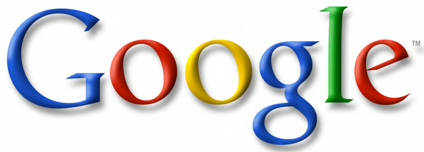
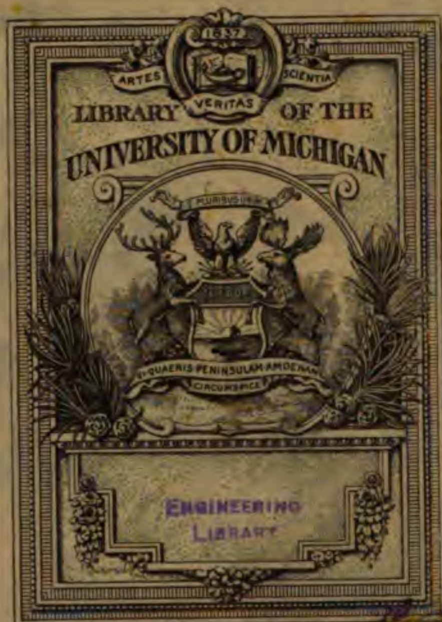

Google


1837
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE
ENGINEERING
LIBRARY



ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

6e SÉRIE

TOME VIII

1888

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

6e SÉRIE

TOME VIII

1888

PARIS

Vve Ch. DUNOD, ÉDITEUR

LIBRAIRE DES CORPS NATIONAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES ET DES TÉLÉGRAPHES

49, Quai des Augustins, 49

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

(N° 1)

[18 février 1887]

Voirie (*Grande*). — *Rivières navigables et flottables.* — *Construction d'une clôture sur la berge.* — *Délimitation du domaine public.* — *Vérification préalable.* (Sieur Bouilliez.)

Un riverain qui a été poursuivi pour avoir élevé une clôture sur la berge d'une rivière navigable soutient que le terrain sur lequel il a établi sa clôture ne fait pas partie du domaine public: vérification préalable confiée à un inspecteur des ponts et chaussées pour reconnaître si le terrain litigieux est recouvert par les eaux de la rivière coulant à pleins bords sans débordement (*).

Vu la requête du sieur Bouilliez... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 20 octobre 1885, par lequel le conseil de préfecture du Nord l'a condamné à 16 francs d'amende et à l'enlèvement d'une clôture établie par lui sur la berge de la Lys; — *Ce faisant, attendu* qu'il lui a été accordé par l'admi-

(*) Voy. 27 juin 1884 (de la Tombelle, *Ann.* 1885, p. 117).

nistration un délai de 24 heures seulement, tout à fait insuffisant pour enlever sa clôture; que d'autres riverains, dans des situations analogues, n'ont pas été poursuivis; que le terrain sur lequel était établie sa clôture lui appartenait; qu'ainsi il n'y avait pas de contravention, et qu'en tout cas le conseil de préfecture aurait dû surseoir jusqu'à ce qu'il ait été statué par l'autorité compétente sur la question de propriété ; le décharger des condamnations prononcées contre lui ;

Vu les observations du Ministre des travaux publics tendant : 1° au rejet du pourvoi, par les motifs que le talus sur lequel était élevée la clôture faisait partie du domaine public ; 2° par voie de recours incident à ce que l'amende soit portée de 16 fr. à 50 fr., par le motif qu'il s'agit dans l'espèce non de l'article 1er de l'arrêt du 24 juin 1777, article relatif à la servitude de halage, et visé à tort par le conseil de préfecture, mais bien de l'article 2 relatif aux obstacles sur les bords des rivières, et qui prévoit une amende de 1.000 livres, réductible à 50 fr. seulement ;

Vu les lois des 29 floréal an X et 23 mars 1842;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 ;

Considérant que le sieur Bouilliez soutient que la partie de la berge de la Lys sur laquelle il a élevé une clôture ne fait pas partie du domaine public ;

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer immédiatement et qu'il y a lieu d'ordonner, avant faire droit, une vérification contradictoire à l'effet de reconnaître si le terrain litigieux est recouvert par les eaux de la Lys coulant à pleins bords sans débordement... (Il sera procédé, avant faire droit, par l'inspecteur général des ponts et chaussées de la circonscription, en présence du sieur Bouilliez ou ses représentants dûment appelés, à une vérification pour reconnaître si le terrain sur lequel a été élevée la clôture du sieur Bouilliez est recouvert par les eaux de la Lys coulant à pleins bords sans débordement.)

(N° 2)

[25 février 1887]

Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer. — Ligne de Mortagne à Mézidon. — Cahier des clauses et conditions générales de 1886.

Approvisionnement de matériaux utilisés par l'administration : indemnité accordée (50ᵉ *chef*).

Art. 4. — *Cautionnement : demande d'intérêts : rejet : le retard apporté à la restitution du cautionnement n'est pas imputable à l'État* (55ᵉ *chef*).

Déblais. — *Rochers imprévus et dressement de rocs.* — *La clause forfaitaire insérée au cahier des charges et portant « que les sondages faits avant l'adjudication permettront de se rendre un compte exact du prix unique moyen adopté pour la fouille des déblais de toute nature, et que ce prix unique ne pourra pas être modifié » ne fait pas obstacle à ce que l'entrepreneur obtienne un prix supplémentaire, alors que l'entrepreneur a rencontré un rocher excessivement dur dont les sondages n'avaient pas permis de constater la présence* (4ᵉ *chef*) (*).

— *Déblais dans des conditions imprévues et particulièrement onéreuses : plus-value allouée* (5ᵉ *chef*).

— *Enlèvement de souches d'arbres sur l'ordre des ingénieurs : indemnité allouée* (8ᵉ *chef*).

— *Démolition d'une chaussée : application du prix prévu pour déblais de toute nature* (11ᵉ *et* 14ᵉ *chefs*).

— *Installation et déblais en cunettes : conséquence de la régie : indemnité allouée* (6ᵉ *et* 9ᵉ *chefs*).

Empierrement de chemin. — *Le prix du devis doit être appliqué alors même que les matériaux employés proviendraient de carrières autres que celles prévues au devis si les matériaux ne sont pas de qualité inférieure et ont été employés avec l'autorisation des ingénieurs* (19ᵉ *chef*).

Frais généraux. — Voy. *Sujétions. Régie.*

Maçonnerie. — *Dosage supplémentaire de ciment ; indemnité réclamée. Rejet : pas d'ordre écrit* (25ᵉ *chef*).

Ordre écrit. — *Modification dans la dimension des briques : pas d'ordre écrit : rejet* (48ᵉ *chef*).

Rectifications pour erreurs de métré ou omissions (12ᵉ, 13ᵉ, 14ᵉ, 44ᵉ, 46ᵉ *chefs*).

Régie. — *La régie est irrégulière lorsqu'elle est fondée sur l'inexécution d'une mise en demeure d'avoir à effectuer un certain chiffre de déblais et à dépenser une certaine somme dans le délai prescrit si, d'une part, des difficultés exceptionnelles et imprévues ont entravé la marche des travaux et si, d'autre*

(*) Rapp. 23 mai 1884 (Lesenne, *Ann.* 1885, p. 28).

part, l'entrepreneur a dépensé une somme supérieure à celle indiquée (54e *chef*).

En conséquence, décharge des conséquences de la régie mises à tort à la charge de l'entreprise, mais refus d'indemnité : les travaux exécutés en régie ayant été onéreux, et aucun préjudice n'ayant, par suite, été causé à l'entrepreneur (54e *chef*) (*).

— *Dépréciation et loyer de matériel, pendant la régie : indemnité accordée* (54e *chef*).

Retards dans le commencement des travaux. Faute de l'administration qui n'a pu livrer en temps utile les terrains, nécessaires à l'exécution des travaux et qu'elle avait à exproprier. Privation d'industrie et frais généraux de personnel et d'installation; perte d'intérêts sur le cautionnement. Indemnité due (53e *chef*) (*).

— *Non-lieu à l'allocation d'une indemnité spéciale pour arrêt des chantiers* (7e *chef*).

Retards dans l'achèvement des travaux. — Renchérissement des matériaux et hausse de la main-d'œuvre de moins d'un sixième. Indemnité allouée néanmoins pour le préjudice en résultant pour les travaux postérieurs à la date à laquelle l'entreprise devait être entièrement terminée et pour frais de poursuites occasionnées par des occupations irrégulières de terrain (7e *chef*). — *Art.* 33 *des clauses et conditions de* 1866 *non applicable* (53e *chef*) (**).

(*) Voy. notamment 4 avril 1879, Bouchet, *Ann.* 1880, p. 587.

(*-**) Voy. Table 1875-1884, p. 871 et suiv. (*Rec. des Arr. du C. d'État.*) — L'entrepreneur peut demander et doit obtenir des indemnités, en réparation du préjudice que lui ont fait éprouver les retards apportés à l'exécution des travaux, quand ces retards sont imputables en tout ou en partie à l'administration. Il importe peu que ces retards proviennent de ce que l'administration n'a pu livrer en temps utile les terrains nécessaires aux travaux et qu'elle avait à exproprier (11 décembre 1874, Demonet, *Ann.* 1876, p. 1032), ou de ce qu'elle n'a pas remis à l'entrepreneur les dessins d'exécution, ou de toute autre cause (8 août 1884, Diard, *Ann.* 1885, p. 268; — 2 juin 1876, Blanc, *Ann.* 1878, p. 556). Du moment où il est établi que par son fait, sa faute ou sa négligence, elle a retardé l'exécution des travaux, une indemnité est due à l'entrepreneur s'il justifie que les retards, soit dans le commencement, soit dans l'achèvement des travaux, lui ont causé un préjudice. L'administration est tenue de le réparer. L'indemnité qu'elle doit être condamnée à payer peut être basée soit sur la privation de l'industrie, sur le chômage, sur l'augmentation des frais généraux, sur la perte d'intérêt, soit sur l'augmentation survenue dans le prix des matériaux et de la main-d'œuvre, qui s'est produite depuis l'époque où les travaux devaient être entièrement terminés (2 mai 1873, Monjallon, *Ann.* 1875, p. 292; — 3 mars 1876, Loiselot, *Ann.* 1877, p. 1390).

Sujétions. — Briques calibrées plus coûteuses et entraînant plus de sujétions que celles prévues au devis. Indemnité accordée (45ᵉ *chef*).

— *Fourniture et repandage de sable sur les chapes. — Prix de la fourniture et main-d'œuvre accordée* (46ᵉ *chef*).

— *Frais d'établissement et de clôture d'une passerelle sur un chemin, laissés à la charge de l'entreprise* (14ᵉ *et* 42ᵉ *chefs*).

— *Sujétions résultant pendant les travaux de rectification d'une route, du maintien de la circulation. — Allocation du prix nouveau offert par le ministre* (14ᵉ *chef*).

Transports. — Distance appréciée (1ᵉʳ *chef*).

Travaux enlevés à l'entrepreneur. — Pas d'indemnité : ces travaux étaient difficiles et onéreux (52ᵉ *chef*).

Procédure. — Recours incident. Délai. Déchéance. — Le recours formé par un entrepreneur contre un arrêté du conseil de préfecture, déjà déféré au Conseil d'État par le ministre, constitue un recours incident. — En conséquence, ce recours est recevable en tout état de cause, sans qu'on puisse opposer à l'entrepreneur aucun acte d'exécution ou d'acquiescement (notification au préfet de l'arrêté attaqué, avec sommation de payer la condamnation prononcée contre l'État (*)*.*

— *Art.* 41. *Réclamation formulée après le délai de vingt jours qui a suivi la notification. — Régularité du décompte : déchéance* (5ᵉ, 25ᵉ *et* 49ᵉ *chefs*).

Art. 41. — *Le point de départ du délai accordé à l'entrepreneur pour formuler ses réclamations écrites et motivées contre le décompte définitif, ne doit pas partir de la date de la remise de ce décompte, si l'entrepreneur a protesté contre les insuffisances de ce document, et la non-communication des pièces annexées* (**).

— *Chef de recours non motivé.* — Rejet (27ᵉ et 52ᵉ chefs).

(*) Voy. 31 mai 1848 (Richard, *Ann.* 1848, p. 352); — 16 avril 1851 (Broulliet, *Ann.* 1851, p. 168).

(**) M. le commissaire du gouvernement Valabrègue, après avoir rappelé le texte de l'article 41 sur lequel était fondée la fin de non-recevoir invoquée par le ministre, s'est exprimé en ces termes :

« Il résulte des dispositions que nous venons de lire que le décompte présenté à l'acceptation de l'entrepreneur ne devient *définitif* que lorsque l'entrepreneur l'a accepté sans réserve, ou qu'il n'a pas déduit les motifs de ses réserves ou de son refus de signer dans un délai de vingt jours, à compter de la date où la présentation régulière du décompte est constatée. L'administration n'est pas tenue de notifier le décompte et les pièces annexes à l'entrepreneur; il suffit que celui-ci soit invité soit par un ordre de service, soit par

VU LE RECOURS du Ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 28 novembre 1884, par lequel le conseil de préfecture de l'Orne a condamné l'État à payer au sieur Foy, entrepreneur des travaux d'infrastructure du premier lot de la ligne de Mortagne à Mézidon une somme de 407.015f,17 en addition au décompte de son entreprise, avec intérêts et intérêts des intérêts et l'a condamné en outre à supporter la moitié des frais d'expertise; — *Ce faisant, attendu...* réduire à 43.864f,71 le montant des sommes à ajouter au décompte du 16 février 1880; fixer à 209.528 francs le décompte des travaux exécutés par la régie, et à 529.996f,53 le total des travaux de l'entreprise du sieur Foy;

Vu la requête du sieur Foy... tendant à la réformation du même arrêté et à ce que les additions au décompte qui y sont inscrites soient elles-mêmes augmentées de sommes supplémentaires, à ce que les intérêts du cautionnement retenu par l'administration

---

une mise en demeure de se présenter dans les bureaux de l'ingénieur, où on lui communiquera et le décompte et les pièces, telles que : métrés, profils, etc., nécessaires pour la vérification du compte dressé par l'administration. Mais si l'entrepreneur ne peut exiger que le décompte et les pièces annexes lui soient adressés à domicile, il a le droit d'exiger la communication de tous les documents indiqués par l'article 41. Si cette communication ne lui est pas donnée, la présentation du décompte n'est pas faite régulièrement et ne peut faire courir le délai accordé à l'entrepreneur pour élever ses réclamations. La preuve que cette présentation a été faite doit être fournie par l'administration; l'article 41 exige, en effet, que procès-verbal des opérations dont il s'agit, et des circonstances qui les ont accompagnées, soit rédigé et qu'il soit annexé aux pièces non acceptées.

« Dans l'espèce, le décompte a, paraît-il, été remis au sieur Foy. Celui-ci ne prétend pas qu'il n'a pas reçu son décompte, mais il soutient que ce décompte n'était pas accompagné des pièces annexes et qu'il n'a pu avoir communication de ces pièces dans les bureaux de l'ingénieur. Tout d'abord, l'entrepreneur avait prétendu que, aux termes de l'article 41, l'administration devait lui notifier *à domicile* son décompte avec toutes les pièces qui doivent l'accompagner. Mais cette prétention est insoutenable en présence de l'article 41, qui prescrit la communication *sans déplacement* : ce qui veut dire que l'entrepreneur pourra prendre communication des pièces, métrés, profils, carnets d'attachements, dans les bureaux des ingénieurs d'où ces pièces ne doivent pas sortir. Mais il soutient qu'il n'a pas pu prendre communication de ces pièces dans les bureaux où cette communication lui a toujours été refusée. La vérité de cette allégation résulte de la correspondance échangée entre le sieur Foy et le préfet. Le 19 février 1880, le sieur Foy se plaint au préfet de ce que la communication de ces pièces ne lui a pas été donnée; et le préfet, dans une lettre du 15 mars, remise à l'entrepreneur le 24 mars, accorde au sieur Foy un délai supplémentaire expirant le 11 *mars*, pour faire cesser un malentendu et lui permettre de prendre communication des pièces afférentes à son entreprise. Le préfet reconnaissait ainsi que cette communication

soient calculés au taux de 10 p. 100 depuis le jour où le remboursement aurait dû être opéré; concluant en outre à l'allocation des intérêts des intérêts échus depuis la date de l'arrêté, et à la condamnation de l'État à tous les frais d'expertise et aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée par le ministre au pourvoi du sieur Foy et tirée de ce que celui-ci aurait acquiescé à l'arrêté attaqué :*

Considérant que le fait d'avoir demandé l'exécution de l'arrêté du conseil de préfecture n'enlevait pas au sieur Foy le droit de l'attaquer par voie de recours incident;

Considérant que son pourvoi introduit 15 jours après le recours du ministre contre le même arrêté ne constituait qu'un recours incident et que, dès lors, il est recevable;

Sur la fin de non-recevoir opposée par le ministre à toutes les

---

n'avait pas été faite; mais le délai supplémentaire qu'il accordait ne pouvait être utilisé par l'entrepreneur, puisque la lettre par laquelle le préfet le lui annonçait ne lui était remise que plusieurs jours après l'expiration de ce délai.

« D'ailleurs, messieurs, ce n'est pas à l'entrepreneur à justifier qu'il n'a pas reçu la communication prescrite par l'article 41, c'est à l'administration à établir que cette communication a été faite ou, tout au moins, que l'entrepreneur a été invité ou mis en demeure de venir prendre cette communication dans les bureaux de l'ingénieur. Or, l'administration ne produit aucun ordre de service, aucune mise en demeure notifiée à l'entrepreneur; elle ne produit pas le procès-verbal de présentation dont l'article 41 exige la rédaction et l'annexion aux pièces non acceptées; elle ne soutient même pas qu'aucune mise en demeure ait été notifiée au sieur Foy, qu'aucun procès-verbal ait été rédigé pour constater la présentation du décompte avec pièces à l'appui. Dans ces conditions, il est permis de dire que la remise du décompte à l'entrepreneur n'a pu faire courir contre lui les délais si courts et si rigoureux de l'article 41, parce que cette remise ne saurait être l'équivalent de la présentation prescrite suivante certaines formes par le cahier des clauses et conditions générales.

« Nous remarquerons qu'une nouvelle présentation du décompte a été régulièrement faite à la date du 1er avril 1881. Assurément, cette nouvelle présentation ne pourrait relever l'entrepreneur de la déchéance, s'il l'avait encourue, ni lui permettre de réclamer contre un décompte accepté par lui ou devenu définitif faute de réclamation en temps utile, 27 mars 1885. (Rodier, *Ann.* 1886, p. 5); (3 février 1882, Sainte-Colombe, *Ann.* 1883, p. 46.) Mais cette déchéance n'avait pas été encourue. La présentation du décompte, faite le 1er avril 1881, a donc eu pour effet de faire courir le délai de vingt jours. Toute réclamation, produite seulement après l'expiration de ce délai, sera atteinte par la déchéance de l'article 41, et devra être déclarée non recevable comme tardive.

« Dans ces conditions, nous estimons qu'il y a lieu d'écarter la déchéance opposée à l'entrepreneur. »

réclamations formulées plus de 20 jours après la remise du décompte définitif notifié le 16 février 1880 :

Considérant que l'insuffisance de ce document a fait l'objet de réserves immédiates de la part de l'entrepreneur, notamment en ce qui concernait les terrassements; que les protestations du sieur Foy touchant le défaut de communication des pièces justificatives ne sont contredites par aucun procès-verbal régulier; que, dans ces circonstances, le ministre n'est pas fondé à invoquer la notification du 16 février 1880 comme ayant fait courir le délai de 20 jours de l'article 41 des clauses et conditions générales;

1er *chef : — Sur les conclusions* du sieur Foy tendant à obtenir des indemnités supplémentaires de 9.633f,27 pour pilonnage de remblais hors de la tranchée de la Chippe et de 2.543 francs pour le transport de terres en wagons; et sur les conclusions du ministre tendant au refus de toute allocation :

Considérant que le recours du ministre n'étant appuyé d'aucune justification, il n'y a lieu de faire droit à ses conclusions;

Considérant d'autre part, que, si le sieur Foy n'établit pas qu'aucun travail de pilonnage ait été ordonné ou exécuté hors de la tranchée de la Chippe, il résulte de l'instruction que la distance admise par le conseil de préfecture en ce qui touche le transport des terres doit être portée de 731 mètres à 758 mètres et l'allocation totale sous ce chef élevée de 25.544f,50 à 28.087f,50;

4e *chef : — En ce qui concerne* l'indemnité accordée pour rochers imprévus et dressement de roches :

Considérant que pour demander la réformation de l'arrêté sur ce chef, le ministre invoque les articles 92 et 152 du devis d'après lesquels les talus de déblais dans le rocher seront simplement dégrossis, et les déblais de toute nature payés à un prix unique moyen qui ne peut être modifié, les sondages ayant permis de se rendre un compte exact des fouilles à opérer;

Considérant, en ce qui touche le dressement de surface dans le roc qu'aucun supplément de prix n'est dû d'après l'article 92 du devis; que si, aux termes de l'article 152 du devis, le prix unique moyen des déblais ne devait pas être modifié, cet article s'est référé uniquement aux sondage faits avant l'adjudication, lesquels, d'après l'instruction, n'ont pas révélé l'existence de certaines roches exceptionnellement dures rencontrées sur plusieurs points et pour lesquelles l'expert de l'État proposait une indemnité de 3.474 francs; qu'il n'est pas établi qu'en allouant pour les déblais rocheux des différentes tranchées une plus-value de 8.549f,77, le conseil de préfecture en ait fait une évaluation exagérée, et

qu'il y ait lieu de maintenir jusqu'à concurrence de cette somme la condamnation prononcée;

5° *chef : — Sur les conclusions* du ministre tendant au rejet de toute indemnité pour les travaux de la tranchée de la Guetterie et à une réduction de 82.172 francs, sur l'allocation applicable à la tranchée de la Mare, et sur les conclusions du sieur Foy tendant à ce que la somme accordée sous ce chef soit élevée de 96.015 francs et subsidiairement de 64.632 francs;

En ce qui touche la tranchée de la Guetterie :

Considérant que l'entrepreneur n'a formulé aucune réclamation sur ce point dans les vingt jours qui ont suivi la notification du décompte en date du 31 mars 1881; que, dès lors, cette partie de la demande n'était pas recevable et que la somme de 13.430f,62 allouée pour cet article doit être retranchée de l'indemnité accordée;

En ce qui touche la tranchée de la Mare :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les déblais de cette tranchée ont été effectués dans des conditions imprévues particulièrement onéreuses, à raison desquelles l'expert de l'entrepreneur proposait de lui allouer une plus-value de 3f,08 par mètre cube; qu'il sera fait une équitable appréciation des circonstances en fixant à 2 francs par mètre cube l'indemnité due pour cette cause; que, d'autre part, le ministre ne justifiant pas qu'il y ait lieu de réduire le cube de 29.523 mètres cubes de déblais admis par le conseil de préfecture comme susceptible de plus-value, la condamnation prononcée contre l'État sous ce chef doit être maintenue jusqu'à concurrence de 59.046 francs;

6° *chef : — Sur les conclusions du sieur Foy* tendant à ce que la somme de 426f,24, allouée pour dessouchage, soit élevée à 3.879f,95 conformément aux propositions du tiers expert, et sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de toute allocation sous ce chef :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur a reçu l'ordre d'enlever des arbres et des souches sur plusieurs points; que ni le sieur Foy ni le ministre n'établissent qu'en fixant à 426f,24 la somme due pour ce travail exécuté sur une surface de 1.184 mètres le conseil de préfecture en ait fait une inexacte appréciation et qu'il y a lieu de maintenir cette disposition de l'arrêté;

7° *chef : — Sur les conclusions de l'entrepreneur* tendant à ce que l'indemnité de 3.500 francs, accordée par le conseil de préfecture, pour arrêt des chantiers, soit augmentée de 150 francs,

représentant le prix des matériaux enfouis dans un remblai et sur les conclusions du ministre tendant à ce que la somme allouée soit réduite à 1.000 francs :

Considérant que le préjudice résultant du retard dans la livraison des terrains forme l'objet d'une réclamation spéciale à laquelle il est fait droit sous le chapitre II par la présente décision ; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué une indemnité distincte pour l'arrêt des chantiers provenant de la même cause ; que si, au cours des travaux, des matériaux ont été perdus par le sieur Foy, la faute n'en peut être imputée à l'administration ; qu'il y a lieu seulement de tenir compte à l'entrepreneur des frais de poursuites qu'ont occasionnés des occupations irrégulières de terrain ; qu'il sera fait de ce préjudice une équitable appréciation en lui allouant une somme de 1.000 francs ;

8e *et* 9e *chefs : — Sur les conclusions du ministre* tendant à la suppression de toute indemnité pour ces deux chefs, installations et déblais en cunette, et sur celles du sieur Foy tendant à ce que l'allocation de 4.500 francs, accordée par le conseil de préfecture pour installations, soit élevée de 4.750 francs :

Considérant que, pour demander l'annulation de ces deux dispositions de l'arrêté attaqué, le ministre se base sur le bien fondé de la mise en régie ; que cette mesure étant déclarée mal fondée par la présente décision, il n'y a lieu de faire droit aux conclusions du ministre ; que, d'autre part, le sieur Foy ne justifie pas qu'en fixant à 4.500 francs la somme à lui due pour indemnités d'installations le conseil de préfecture en ait fait une insuffisante évaluation ;

10e *chef : — Sur les conclusions du sieur Foy* tendant à ce que l'allocation de 754f,31, accordée par le conseil de préfecture, soit élevée à 1.433f,95 ; et sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de toute allocation pour ce chef :

Considérant que, ni l'entrepreneur ni le ministre ne justifient qu'en réduisant à 754f,31 le supplément d'allocation proposé par les experts pour les travaux du chemin n° 9 le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire ;

11e *chef: — Sur les conclusions du sieur Foy* tendant à obtenir des suppléments d'allocation de 73 francs, pour démolition d'ancienne chaussée et de 49 francs, pour déblais omis au décompte ; et sur celles du ministre tendant à ce que la somme de 221f,25 allouée par le conseil de pféfecture soit réduite à 3 francs :

Considérant que l'article 152 du devis et l'article 15 du bor-

dereau des prix s'appliquent aux déblais de toute nature; que l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer un prix supplémentaire pour démolition de chaussée; qu'il n'établit pas que la somme de 199f,89, allouée par le conseil de préfecture pour déblais omis, soit insuffisante; que, dès lors, et le ministre ne produisant pas de motifs à l'appui de ses conclusions, l'arrêté doit être maintenu dans celle de ses dispositions relative à ce chef;

12e *chef.* — *Sur les conclusions du sieur Foy* tendant à obtenir une indemnité supplémentaire de 16f,33 pour dressement des surfaces de la déviation du chemin de Loisé au Verger; et sur les conclusions du ministre tendant au maintien de l'arrêté sur ce point:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Foy a exécuté le dressement des talus de déblais sur une étendue de 123m,69; que le bordereau des prix allouant 0f,05 pour ce travail, il y a lieu, conformément à l'avis de l'expert de l'administration, d'accorder un supplément de 5f,56, rabais déduit, ce qui porte l'allocation à 124f,65;

13e *chef:* — *Sur les conclusions du sieur Foy* tendant à ce que l'indemnité de 9f,02, accordée par le conseil de préfecture, soit élevée de 315f,65 représentant 277 mètres cubes de déblais omis dans la rectification du chemin de la Simonière; et sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de toute allocation:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le cube de déblais réclamé a été compté à l'entrepreneur; que, d'autre part, le ministre ne justifie pas que la somme de 9f,02, représentant le dressement de 354 mètres de talus, ait été allouée à tort; que, dès lors, l'arrêté doit être maintenu sur ce chef;

14e *chef:* — *Sur les conclusions de l'entrepreneur* tendant à obtenir un supplément d'allocation de 4.331 francs pour dressement des talus, déblai de 128 mètres cubes, démolition d'une chaussée de route, frais de clôture et sujétions résultant de la rectification de la route nationale n° 12; et sur les conclusions du ministre tendant à ce que l'allocation de 2.612f,25, accordée par le conseil de préfecture, soit réduite à 1.871 francs;

En ce qui touche les dressements des talus et le déblai de 128 mètres cubes.

Considérant que le sieur Foy ne justifie pas que les chiffres admis par l'administration pour le dressement des surfaces des talus et pour les déblais de la voie soient insuffisants; qu'il y a lieu, par suite, conformément aux propositions de l'expert de

l'administration, de réduire à 60f,70 l'allocation de 95 francs accordée pour cette cause;

En ce qui touche la plus-value demandée pour démolition d'une chaussée de route:

Considérant que ce travail prévu doit être rémunéré par le prix moyen porté au bordereau et que c'est à bon droit que, par application de l'article 152 du devis, le conseil de préfecture a refusé de le modifier;

En ce qui touche les frais de clôture et la sujétion résultant du maintien de la circulation sur la route à rectifier:

Considérant qu'aux termes de l'article 183 du devis l'entrepreneur doit prendre à ses frais toutes les mesures de sûreté et de précaution sur les chantiers et aux passages des routes et chemins; que, d'après l'article 186 du même devis, il est chargé des dépenses nécessaires pour assurer le maintien de la circulation sur les voies à modifier ou déplacer; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture lui a accordé des indemnités pour ces articles;

En ce qui touche la rectification supplémentaire de la route nationale n° 12:

Considérant que le ministre, conformément aux propositions de l'expert de l'administration, offre d'appliquer à 2.977 mètres cubes de déblais supplémentaires une plus-value de 0f,65 qui double le prix porté au bordereau; que le conseil de préfecture, en adoptant ces bases pour le calcul de l'indemnité allouée sur cet article, a fait une juste appréciation des circonstances de la cause; que, par suite, l'ensemble des indemnités maintenues sous ce chef se trouve ramené à 2.182f,85, rabais déduit:

19e *chef: — Sur les conclusions de l'entrepreneur* tendant à ce que la somme de 8.734f,65, allouée par le conseil de préfecture pour l'empierrement de six chemins, soit élevée à 26.573f,07; et sur les conclusions du ministre tendant à ce que cette allocation soit réduite à 4.912f,90:

Considérant que le ministre soutient que l'empierrement des chemins a été exécuté en calcaire ou en silex pour lesquels le bordereau prévoyait un prix de 2 francs par mètre superficiel;

Mais considérant que, d'après l'article 30 du devis, l'entrepreneur devait employer à l'empierrement des routes du quartzite provenant des carrières de Chailloué et dont l'article 100 du bordereau fixait la valeur à 5f,25 par mètre superficiel:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si d'autres carrières ont été substituées par l'entrepreneur à celles de Chail-

loué, elles ont été exploitées avec l'autorisation des ingénieurs; et que les matériaux en provenant n'étaient pas inférieurs en qualité et en valeur à ceux prévus au devis ; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé d'appliquer aux surfaces d'empierrement exécutées par le sieur Foy un prix de 5f,25 par mètre ;

Considérant toutefois que l'empierrement du chemin de grande communication n° 5 figure au compte de régie pour une somme de 3.645 francs qu'il convient de déduire du total de 26.573f,07 ; que, par suite, l'allocation accordée sous ce chef doit être fixée à 22.928f,07 ;

25e *chef : — Sur les conclusions de l'entrepreneur* tendant à ce que la somme de 4.568f,71 allouée par le conseil de préfecture soit augmentée de 1.636f,05 représentant le prix du ciment employé dans la chape d'un viaduc ; et sur les conclusions du ministre tendant à ce que l'allocation accordée soit ramenée à 1.239f,95 :

Considérant que le dosage supplémentaire de ciment que le sieur Foy prétend avoir employé à la chape d'un viaduc n'a été commandé par aucun ordre écrit et n'a fait d'ailleurs l'objet d'aucune réserve formulée en temps utile ; que, dès lors, sa réclamation aditionnelle sur ce point n'est pas recevable ; que, d'autre part, le ministre n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une évaluation exagérée des sommes dues sous ce chef en les fixant à 4.568f,71 ;

27e *chef : — En ce qui touche le supplément accordé pour un aqueduc de* 0m,70 :

Sur les conclusions du ministre tendant à ce que l'allocation de 241f,06 soit réduite à 9f,50 :

Considérant que le recours n'est appuyé d'aucune justification sur ce chef ; que, dès lors, il n'y a lieu d'y faire droit ;

42e *chef : Sur les conclusions de l'entrepreneur* tendant à l'allocation d'une somme de 556f,46 pour frais d'établissement d'une passerelle sur le chemin de la Jarretière :

Considérant qu'aux termes de l'article 186 du devis les dépenses à faire pour le maintien convenable de la circulation sur les chemins et routes sont à la charge de l'entrepreneur ; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé toute indemnité ;

44e *chef : — Sur les conclusions du sieur Foy* tendant à l'allocation supplémentaire de 867f,26 pour 7.227k,24 de ciment mal

à propos retranchés ; et sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de toute indemnité de ce chef :

Considérant qee sauf pour une quantité de 50.875 kilos de ciment reconnue omise à tort, le sieur Foy ne justifie pas qu'il lui soit dû des quantités ou des prix supérieurs à ceux portés au décompte et résultant d'attachements acceptés par lui ; que, dès lors, la condamnation prononcée sous ce chef ne doit être maintenue que jusqu'à concurrence de 5.494f,50 représentant le ciment non payé ;

45e *chef : — Sur les conclusions du sieur Foy* tendant à un supplément d'allocation de 220 francs pour briques calibrées, et sur celle du ministre tendant au refus de toute indemnité :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les briques calibrées demandées à l'entrepreneur étaient plus coûteuses et entraînaient plus de sujétions que celles indiquées par l'article 47 du devis ; que c'est avec raison que le conseil de préfecture a tenu compte au requérant de la perte résultant de leur emploi ; mais qu'il n'est pas justifié qu'il en ait fait une insuffisante évaluation en allouant une indemnité de 746f,02 ;

46e *chef : — Sur les conclusions de l'entrepreneur* tendant à obtenir une allocation supplémentaire de 8f,57 pour fourniture et répandage de sable, et sur les conclusions du ministre tendant au refus de toute indemnité :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur a fourni et étendu sur les chapes 64m,67 de sable ; qu'en outre du prix de la main-d'œuvre il est fondé à réclamer le prix de la fourniture fixé par l'article 51 du bordereau à 5 francs le mètre cube ; que sa première réclamation ayant porté sur 76 mètres cubes, le conseil de préfecture a limité à tort à 62m,77 la quantité de sable pour laquelle sa demande de plus-value était recevable ; qu'il y a lieu, dès lors, de l'appliquer à 64m,67 et d'élever à 291f,04 le supplément d'allocation accordé sous ce chef ;

48e *chef — Sur les conclusions de l'entrepreneur* tendant à l'allocation d'une indemnité de 261f,95 pour modification dans la dimension des briques :

Considérant que le sieur Foy n'invoque ni ordre écrit prescrivant de modifier la dimension des briques, ni réserves formulées par lui à ce sujet ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé toute allocation pour la main-d'œuvre supplémentaire qui serait résultée de ce changement ;

49e *chef : — En ce qui touche l'augmentation des quantités :*

Sur les conclusions du sieur Foy tendant à ce que l'allocation

de 11.879 francs accordée par le conseil de préfecture soit portée à 17.889 francs ; et sur celles du ministre tendant à ce que cette allocation soit réduite à 5.410f,66 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les indemnités pour empierrements et pour parements cachés n'ont pas été réclamées dans le délai imparti par l'article 41 des clauses et conditions générales ; et que la demande de 249f,56, pour manque à gagner sur les parements vus non exécutés, ne saurait être accueillie, alors qu'il n'est justifié ni d'un préjudice ni d'une perte de bénéfice; que, d'autre part, le ministre n'établit pas qu'en fixant à 11.079 francs le total des suppléments de prix accordé pour fouilles reprises, jets et transports, béton, maçonnerie de briques, rejointoiement sur briques et dégradage des joints, le conseil de préfecture en ait fait une évaluation exagérée ; que, dès lors, sur ce chef, les conclusions de l'entrepreneur et celles du ministre doivent être rejetées ;

50e *chef: — Sur les conclusions de l'entrepreneur* tendant à faire porter à 15.066f,67 l'allocation accordée par le conseil de préfecture pour approvisionnements; et sur celles du ministre tendant à ce qu'elle soit réduite à 2.286f,88.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur est fondé à réclamer un supplément de prix pour certains matériaux approvisionnés que l'administration a utilisés ; qu'il y a lieu de lui tenir compte notamment de 47 mètres cubes de pierre de taille, de 50 mètres cubes de pierre cassée, de 41 mètres cubes de sable et de 13 mètres cubes de chaux dont il sera fait une équitable évaluation en ajoutant au décompte une somme de 5.000 francs;

52e *chef: en ce qui touche les gros murs et autres ouvrages non exécutés :*

Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à ce que l'allocation de 1.513f,20 accordée par le conseil de préfecture soit portée à 2.269f,80, et sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de toute indemnité de ce chef:

Considérant que, si, par suite de la mise en régie, une certaine quantité de maçonnerie n'a pas été exécutée par l'entrepreneur, celui-ci n'établit pas que la suppression de ces ouvrages qui ont été difficiles et onéreux ait entraîné pour lui un préjudice ou une perte de bénéfice; que, dans ces circonstances, il y a lieu de faire droit sur ce point aux conclusions du ministre;

Sur les conclusions du ministre tendant à la réformation de l'arrêté attaqué et au refus de toute allocation sur les 27 chefs

de réclamation portant les nos 2, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43 et 51 :

Considérant que le ministre n'apporte à l'appui de son recours aucune justification ; que, par suite, il n'y a lieu de faire droit à ses conclusions sur ces divers chefs ;

Chapitre II. — 53e *chef: — Sur les conclusions du ministre* tendant à ce qu'aucune indemnité ne soit accordée à l'entrepreneur à raison du retard dans la livraison des terrains, par les motifs que l'article 188 du cahier des charges lui interdit toute réclamation de ce genre, et qu'en fait le retard invoqué n'est pas imputable à l'Etat et n'a causé au sieur Foy aucun préjudice dont il soit justifié :

Considérant que le retard qui a entraîné une prorogation de treize mois dans le délai d'exécution est résulté de ce que l'administration n'ayant pas pris les mesures et fait les diligences nécessaires pour s'assurer en temps utile la disposition des terrains n'a pu les livrer à l'entrepreneur aux époque prévues; qu'en de telles circonstances l'article 188 du cahier des charges n'est pas opposable à l'entrepreneur, mais qu'il doit lui être tenu compte du retard dans la limite où il établit en avoir souffert;

Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à ce que l'indemnité soit calculée à 10 p. 100 sur les 5/6 des travaux qu'il aurait dû exécuter pendant un retard de 13 mois :

Considérant que, si le retard dans la livraison des terrains a empêché le sieur Foy, au début de l'entreprise, d'effectuer tous les travaux sur lesquels il devait compter et lui a causé un préjudice ouvrant droit à indemnité, il résulte de l'instruction qu'en évaluant à 2.260 francs par mois pendant dix mois les diverses pertes subies de ce chef, le conseil de préfecture a fait une équitable appréciation des circonstances de la cause;

En ce qui touche l'indemnité accordée pour augmentation des matériaux et de la main-d'œuvre :

Considérant que, si l'entrepreneur ne peut réclamer aucune augmentation à raison des variations de moins de 1/6 que la valeur des matériaux ou la main-d'œuvre ont pu éprouver pendant l'exécution des travaux, cette règle n'est applicable qu'autant que les travaux ont été exécutés dans le délai prescrit ou que le retard est imputable à l'entrepreneur; qu'ainsi le sieur Foy a droit à indemnité pour la hausse de prix constatée pendant la prolongation des travaux; mais qu'il ne justifie pas qu'en fixant à

24.161 francs l'allocation due de ce chef, le conseil de préfecture en ait fait une insuffisante évaluation ;

En ce qui touche l'indemnité pour frais généraux de personnel et d'installation :

Considérant que l'entrepreneur soutient que le conseil de préfecture a omis de statuer sur ce chef de réclamation qui aurait fait l'objet de conclusions distinctes ;

Mais considérant que, par ses mémoires du 6 mars et du 1er juin 1880, le sieur Foy réclamait une somme unique pour manque à gagner et frais généraux; qu'il ressort des termes de l'arrêté attaqué que la somme accordée pour cause de retard a été fixée en tenant compte des divers dommages causés par la suspension de son industrie pendant dix mois, et que, dès lors, il ne saurait, sans double emploi, être fait droit au présent article de demande;

En ce qui touche le cautionnement:

Sur les conclusions du ministre tendant à faire décider que l'entrepreneur n'a droit à aucune indemnité pour perte d'intérêts sur son cautionnement pendant dix mois :

Considérant que cette perte d'intérêts provenant du retard dans la livraison des terrains doit se confondre avec les autres dommages résultant de la même cause et qui font l'objet de l'allocation de 22.600 francs précédemment accordée; qu'il y a lieu, dès lors, de faire droit sur ce point aux conclusions du recours et de réduire à 46.761 francs le total de la condamnation portée sous ce chef;

Chapitre III. — 54e chef : — Sur la mise en régie :

Considérant que, si l'entrepreneur n'a pas exécuté la quantité de déblais prescrite par la mise en demeure du 26 juillet 1879, il résulte de l'instruction qu'il en a été empêché par les difficultés exceptionnelles et imprévues rencontrées notamment dans la tranchée de la Mare, et que, d'autre part, il dépensait par mois une somme supérieure à celle de 45.000 francs imposée pour ladite mise en demeure; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a déclaré mal fondé la mise en régie prononcée contre lui le 2 septembre 1879;

Mais considérant que le sieur Foy ne justifie pas que cette mesure lui ait causé un préjudice ni qu'il eût réalisé un bénéfice dans les travaux particulièrement difficiles et onéreux restant à exécuter; qu'il résulte au contraire des comptes produits que les dépenses effectuées en régie ont dépassé sensiblement les prévisions du marché; que, dès lors, il y a lieu, d'une part, de dé-

charger l'entrepreneur des conséquences de la régie, et, d'autre part, de retrancher des sommes mises à la charge de l'État l'indemnité spéciale de 54.320 francs accordée sous ce chef pour manque à gagner;

Chapitre IV. — 55e chef : — Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à ce que les sommes de 55.000 et de 25.744 francs allouées par le conseil de préfecture pour dépréciation et loyer du matériel pendant la régie soient élevées à 59.000 et à 159.600 francs :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la valeur du matériel n'était pas inférieure à 110.000 francs, le 12 septembre 1879, date où l'administration en a pris possession, et qu'elle était tombée à 55.000 francs au mois de juillet 1882; que, s'il doit être tenu compte à l'entrepreneur du loyer de ce matériel pendant les sept mois de la régie et de la dépréciation qu'il a subie par suite d'un chômage prolongé, il sera fait une suffisante évaluation de l'indemnité à lui due pour ces causes en la fixant à 55.000 francs, avec intérêts à partir du 22 juillet 1882, date de la revente ;

Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation au taux de 10 p. 100 des intérêts de son cautionnement depuis le jour où il aurait dû lui être remboursé :

Considérant qu'aux termes de l'article 4 des clauses et conditions générales le cautionnement reste affecté à la garantie des engagements contractés par l'adjudicataire jusqu'à la liquidation définitive des travaux; que, le retard apporté à la restitution du cautionnement du sieur Foy n'étant pas imputable à l'État, il n'y a lieu de faire droit aux conclusions prises sur ce point;

En ce qui touche l'intérêt de l'indemnité allouée sous le chapitre IV pour dépréciation et loyer de matériel :

Considérant que le conseil de préfecture a accordé les intérêts de cette somme à partir du 12 janvier 1882;

Mais considérant que l'entrepreneur recevant une indemnité pour loyer ou chômage de son matériel jusqu'au 22 juillet 1882, jour de la revente, les intérêts de cette indemnité ne sauraient, sans double emploi, courir à son profit avant cette date;

En ce qui touche les intérêts et intérêts d'intérêts des sommes allouées à l'entrepreneur sous les chapitres I et II :

Considérant que le conseil de préfecture a accordé au sieur Foy les intérêts desdites sommes à partir du 23 juin 1880;

Considérant que le requérant a demandé devant le Conseil d'État les intérêts et les intérêts des intérêts dans un mémoire

enregistré le 11 août 1885; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts;

Considérant que le 19 mars 1886, jour où il a demandé pour la seconde fois les intérêts des intérêts, il ne lui était pas dû une année d'intérêts;

Mais considérant que les héritiers du sieur Foy ont demandé de nouveau la capitalisation des intérêts le 18 octobre 1886; qu'à ce jour il leur était dû plus d'une année d'intérêts;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que ni le ministre ni l'entrepreneur n'établissent qu'en faisant supporter les frais d'expertise, deux tiers par l'État et un tiers par le sieur Foy, le conseil de préfecture ait apprécié inexactement les circonstances de la cause... (Les indemnités dues par l'État aux héritiers du sieur Foy sont fixées à 28.087f,50 pour le 1er chef, terrassements; à 8.549f,77 pour le 4e chef, rocher imprévu; à 59.046 francs pour le 5e chef, eaux et éboulements dans les tranchées; à 1.000 francs pour le 7e chef, arrêt des chantiers; à 124f,65 pour le 12e chef, déviation du chemin de Loisé; à 2.182f,35 pour le 14e chef, rectification de la route nationale n° 12; à 22.928f,07 pour le 19e chef, empierrement de six chemins ; à 5.494f,50 pour le 44e chef, ciment; à 261f,04 pour le 46e chef, fourniture et répandage de sable; à 5.000 francs pour le 50e chef, approvisionnements; à 46.791 francs pour le chapitre II, préjudice résultant du retard dans la livraison des terrains; à 55.000 francs pour le 55e chef, chapitre IV, matériel. Sont supprimées les allocations de 1.513f,20 pour privation de bénéfices sur les travaux retranchés, et de 54.320 francs pour indemnité de mise en régie accordée au sieur Foy par le conseil de préfecture sur les 52e et 55e chefs. Intérêts alloués pour indemnité de matériel à compter du 22 juillet 1882. Intérêts des intérêts des sommes allouées accordés à compter du 11 août 1885 et du 18 octobre 1886. L'État supportera la moitié des dépens exposés par le sieur Foy et ses héritiers pour défendre au recours du Ministre des travaux publics. Les frais du recours incident resteront à la charge des héritiers Foy. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du Ministre des travaux publics et du sieur Foy rejeté.)

(N° 3)

[4 mars 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Ville de Paris. — Catacombes et excavations souterraines. — Eboulements. — (Veuve Janton.)

La ville de Paris n'est pas responsable des dommages causés à des maisons situées au-dessus des catacombes, lorsque ces dommages sont dus à la mauvaise construction de ces maisons (*).

Vu le recours de la dame veuve Janton... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler—un arrêté du 13 juillet 1881, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a rejeté sa demande tendant à obtenir une indemnité à raison des dommages qui auraient été causés, par l'infiltration des eaux, à la maison dont la requérante est propriétaire à Paris, rue de la Santé, n° 64; — *Ce faisant, attendu* que l'égout de ladite rue était en mauvais état et n'avait pas des dimensions suffisantes; qu'en outre, la ville de Paris a prescrit aux propriétaires riverains de construire des branchements d'égout sans avoir fait exécuter dans le sous-sol les travaux de consolidation nécessaires; que les eaux se répandant par les fissures de l'égout et les parties rompues des branchements ont déterminé un affaissement du terrain et que les excavations souterraines, qui, en s'étendant, ont compromis la solidité de la maison de la requérante, ont commencé à se former sous la voie publique; condamner la ville de Paris à payer à la requérante la somme de 86.985f,51; la condamner en outre à supporter les intérêts et les intérêts des intérêts, les frais d'expertise et tierce expertise et les dépens;

Vu le mémoire en défense de la ville de Paris... tendant au rejet avec dépens de la requête de la dame Janton, par les motifs que l'égout de la rue de la Santé présentait des dimensions suffisantes et était en bon état; que la ville, en prescrivant aux riverains de construire des branchements d'égout, n'a fait qu'user du droit qui lui appartient, en vertu du décret du 26 mars 1852,

(*) Voy. en des sens divers : Moria, 8 juillet 1881, p. 689; — Mahé, 31 mars 1882, p. 343; — Villiermot, 13 janvier 1882, p. 48 (*Rec. des arr. du C. d'Ét.*). — Voy. aussi les observations de M. Le Vavasseur de Précourt, *Revue générale d'administration*, 1887, t. 3. p. 450.

article 6, et que ces travaux devaient être exécutés par les soins et sous la responsabilité des propriétaires; que, d'ailleurs, il résulte de l'instruction que la cause de la rupture des branchements d'égouts voisins et du tassement du sol a été l'existence d'une excavation souterraine, qui s'est étendue peu à peu; que la requérante est en faute d'avoir construit dans ces conditions, sans prendre les précautions nécessaires;

Vu les les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport du tiers expert, que les dommages qui ont compromis la solidité de la maison de la dame Janton ne peuvent être attribués ni au mauvais état du sous-sol de la rue de la Santé, ni au défaut d'entretien ou à l'insuffisance de l'égout établi sous ladite rue; que ces dommages ont eu pour cause le mode défectueux de construction de ladite maison, élevée sans précaution au-dessus d'une excavation souterraine qui s'est étendue peu à peu; et que la rupture des branchements d'égouts voisins n'a été que la conséquence des tassements occasionnés par cet état de chose; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation de la dame Janton... (Rejet avec dépens.)

DÉCISIONS SEMBLABLES. — 58.918, *Veuve Zhendre;* — 58.919, *Sieur Rouard.*

(N° 4)

[11 mars 1887]

Communes. — Rues et places. — Promenade publique et champ de foire. — Droits de jour et d'accès. — Privation. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Rozier.)

Un terrain communal planté d'arbres affecté à l'usage de promenade publique et à la tenue des foires et marchés ne constitue pas une voie publique dans l'espèce.

Les riverains d'une promenade publique qui n'a pas été classée dans la voirie urbaine ne jouissent pas à son égard des droits de jour et d'accès (*) *? — En conséquence, l'arrêté par lequel le*

(*) Rapp. 23 janvier 1874, Ville de Paris, p. 94 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*). — Voy. les observations de M. Romieu dans la *Revue d'administration*, 1887, t. 2, p. 325.

maire ordonne la fermeture d'une porte par un riverain sur ce terrain n'est pas entaché d'excès de pouvoirs.

Vu la requête du sieur Rozier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — une décision du 28 octobre 1885, par laquelle le Ministre de l'intérieur a rejeté sa demande tendant à l'annulation d'une décision du préfet du Rhône, qui a maintenu un arrêté du maire de Neuville-sur-Saône, enjoignant au sieur Rozier de supprimer une porte établie dans le mur de clôture de sa propriété le long de la promenade publique de ladite commune; attendu que la promenade qui borde sa propriété fait suite à la place publique et n'en est distinguée par aucune séparation; qu'elle est accessible jour et nuit; que les voitures y circulent les jours de foires; que d'autres immeubles ont une issue; enfin que des alignements ont été donnés aux riverains; qu'il résulte de toutes ces circonstances que l'emplacement dont il s'agit a incontestablement le caractère de voie publique et est grevé par suite de la servitude de vue et d'accès; que la porte actuellement existante n'est plus celle dont il était question dans le traité passé avec la ville en 1882; que, si le requérant s'est engagé alors à supprimer cette porte à première réquisition, c'est qu'il ignorait l'étendue des droits qu'il tenait de la loi et qu'il revendique actuellement;

Vu les observations en défense du Ministre de l'intérieur... tendant au rejet de la requête du sieur Rozier, par les motifs contenus dans la décision attaquée et desquels il résulte que la promenade de Neuville diffère de la place publique, tant au point de vue de l'origine que de l'affectation; qu'en effet, créé longtemps après la place sur des terrains acquis par la commune, cet emplacement ne sert qu'aux fêtes et à la tenue des foires et marchés; que les ouvertures existant dans les immeubles voisins de celui du requérant n'ont pas été établies en vertu de la servitude d'accès appartenant aux riverains des voies publiques, mais par suite de conventions particulières entre la ville et les propriétaires auxquels ont été achetés des terrains pour la création de la promenade; qu'enfin dans le traité passé avec la commune le 1er août 1882, le sieur Rozier a reconnu formellement que c'était à titre précaire qu'il était autorisé à percer une porte dans sa clôture et s'est engagé à la supprimer à première réquisition;

Vu la loi du 5 avril 1884;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Considérant que, pour demander l'annulation de la décision

attaquée, le sieur Rozier se fonde sur ce que ladite décision aurait porté atteinte au droit d'accès qui lui appartient sur la promenade publique de la commune de Neuville-sur-Saône, dont sa propriété est riveraine;

Mais considérant que, si l'emplacement dont il s'agit sert de lieu de promenade aux habitants, s'il est employé pour les fêtes, ainsi que pour la tenue des foires et marchés, il résulte de l'instruction que ledit emplacement, qui, d'ailleurs, n'a été l'objet d'aucun classement, n'a pas, par sa destination, le caractère de voie publique; que, dès lors, le requérant ne saurait se prévaloir de sa qualité de propriétaire riverain pour soutenir qu'il avait un droit d'accès sur ladite promenade, et qu'il n'est pas fondé à demander l'annulation de la décision ci-dessus visée, par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872... (Rejet.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 5)

[12 décembre 1887]

Transports militaires. — Conditions d'établissement des wagons à marchandises pour les chemins de fer d'intérêt local à voie normale.

Monsieur le Préfet, préoccupé de faciliter l'utilisation des wagons à marchandises des chemins de fer *à voie normale* pour le transport des troupes et du matériel de guerre, M. le Ministre de la guerre a fait étudier, par la Commission militaire supérieure des chemins de fer, les dispositions et dimensions principales qu'il conviendrait d'adopter définitivement pour la construction de ces véhicules. Examen fait des résultats de cette étude et sur la demande de mon Collègue, l'un de mes prédécesseurs a, par une circulaire du 12 juillet 1884, fixé les conditions auxquelles devront satisfaire les wagons à construire, à l'avenir, pour les chemins de fer *d'intérêt général à voie normale.*

En ce qui touche les chemins *d'intérêt local à voie normale* de votre département, je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien, à bref délai, rendre exécutoire, en le revêtant de votre signature, le projet d'arrêté ci-après, dont le dispositif est analogue à celui de la circulaire susvisée du 12 juillet 1884, relative au chemin de fer d'intérêt général.

ARRÊTÉ.

Le Préfet du département d

Considérant qu'aux termes des cahiers des charges des concessions de chemins de fer d'intérêt local, les concessionnaires sont tenus, pour la mise en service du matériel roulant, de se conformer à tous les règlements sur la matière ;

Vu la dépêche de M. le Ministre des travaux publics en date du 12 décembre 1887.

Arrête :

Art. 1er. — Les wagons à marchandises à construire, à l'avenir, pour les chemins de fer d'intérêt local, à voie normale, du département d devront satisfaire aux conditions ci-après définies :

I. — Wagons couverts et wagons plats.

ESSIEUX.

Les essieux sont établis de telle sorte que les wagons puissent porter une charge de 10 tonnes.

II, — Wagons couverts.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur intérieure . . . . $5^m,93$
2° Ouverture de la porte . . . . $1^m,45$
3° Largeur intérieure . . . . $2^m,50$
4° Hauteur sous les courbes du plafond, mesurée près de la paroi et contre la porte . . . . $1^m,98$
5° Hauteur libre entre le plancher du wagon et le fond de la guérite du garde-frein, dans les wagons à frein. . . . . $1^m,70$
6° Hauteur de l'entrée . . . . $1^m,89$

ACCÈS.

7° Les portes seront roulantes, à un ou deux vantaux, et disposées de telle sorte qu'un homme puisse, *de l'intérieur*, manœuvrer, *facilement*, l'organe de fermeture et la porte elle-même.

8° Les wagons seront pourvus d'étriers ou de marchepieds longitudinaux.

AÉRATION.

9° Les wagons seront munis de volets à glissières ou se rabattant à l'extérieur.

Le nombre de ces volets pourra être réduit à un sur chaque face. Dans ce cas, le volet unique pourra être placé dans la porte; ses dimensions seront, au maximum, celles des volets actuellement en usage dans les wagons à marchandises et, au minimum, $0^m,50$ sur $0^m,30$.

III. — Wagons plats.

Trucs à fonds complètement plats.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur intérieure . . . . $6^m,00$
2° Largeur intérieure . . . . $2^m,95$

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CÔTÉS.

Pour le cas seulement où la hauteur excèdera $0^m,20$.

3° Les petits côtés seront à rabattement.

4° Les grands côtés auront, sur chaque face, une porte d'au moins 3 mètres, laquelle sera pratiquée, non pas au milieu, mais vers l'extrémité du grand côté; les portes des deux faces seront, l'une par rapport à l'autre, disposées en diagonale.

Trucs à fonds garnis de traverses saillantes.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur. . . } Comme pour les trucs à fonds plats.
2° Largeur. . . . }

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CÔTÉS.

3° Petits côtés. . } Comme pour les trucs à fonds plats.
4° Grands côtés. }

TRAVERSES.

5° Saillie maxima 0m,06
6° Écartement minimum. 0m,76
7° Le plancher devra être libre de traverses dans l'espace compris entre les deux côtés 1m,25 et 2m,08, comptés horizontalement à partir de l'aplomb des tampons arrivés à la limite du refoulement.

RÉSISTANCE DU PLANCHER.

8° Les planchers des trucs munis de traverses saillantes offriront autant de résistance que ceux des trucs à fonds plats.

Art. 2. — Le présent arrêté sera notifié aux compagnies de chemins de fer d'intérêt local à voie normale du département d

Les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Fait à

Le Préfet,

Je désire recevoir, le plus tôt possible, deux exemplaires de l'arrêté que vous aurez pris conformément à ma présente instruction, dont j'adresse ampliation à M. l'Ingénieur en chef du département.

D'autre part, je vous prie de me faire connaître, pour chacune des compagnies concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local à voie normale dans votre département :

Quel est le nombre de wagons à marchandises, couverts ou plats, actuellement en service ;

Combien d'entre ces véhicules satisfont aux conditions prescrites dans le projet d'arrêté ci-dessus transmis ;

Et, enfin, de quelle quantité de nouveaux wagons la Compagnie a, dès à présent, fait la commande ou prévoit la construction prochaine.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,

S. DE HEREDIA.

(N° 6)

[12 décembre 1887]

Transports militaires. — Conditions d'établissement des wagons à marchandises pour les chemins de fer d'intérêt local à voie de un mètre.

Monsieur le Préfet, préoccupé de faciliter l'utilisation des wagons à marchandises des chemins de fer *à voie de un mètre* pour le transport des troupes et du matériel de guerre, M. le Ministre de la guerre a fait étudier, par la Commission militaire supérieure des chemins de fer, les dispositions et dimensions principales qu'il conviendrait d'adopter définitivement pour la construction de ces véhicules. Examen fait des résultats de cette étude et sur la demande de mon collègue, j'ai, par une circulaire du 10 novembre 1887, fixé les conditions auxquelles devront satisfaire les wagons à construire, à l'avenir, pour les chemins de fer *d'intérêt général* à voie de un mètre de largeur.

En ce qui touche les chemins de fer *d'intérêt local, à voie de un mètre*, de votre département, je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien, à bref délai, rendre exécutoire, en le revêtant de votre signature, le projet d'arrêté ci-après, dont le dispositif est exactement conforme à celui de ma circulaire sus-visée du 10 novembre dernier, relative aux chemins de fer d'intérêt général :

ARRÊTÉ.

Le Préfet du département d

Considérant qu'aux termes du cahier des charges des concessions de chemins de fer d'intérêt local, les concessionnaires sont tenus, pour la mise en service du matériel roulant, de se conformer à tous les règlements sur la matière ;

Vu la dépêche de M. le Ministre des travaux publics en date du 12 décembre 1887.

Arrête :

Art. 1er. — Les wagons à marchandises à construire, à l'avenir, pour les chemins de fer d'intérêt local, à voie d'un mètre de largeur, du département d   , devront satisfaire aux conditions ci-après définies :

I. — Wagons couverts et wagons plats.

ESSIEUX.

Les essieux sont établis de telle sorte que les wagons puissent porter une charge de 10 tonnes.

II. — Wagons couverts.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur intérieure 5m,45
2° Ouverture de la porte 1m,45
3° Largeur intérieure 2m,00
4° Hauteur sous les courbes du plafond, mesurée près de la paroi et contre la porte 1m,98
5° Hauteur libre entre le plancher du wagon et le fond de la guérite du garde-frein dans les wagons à frein 1m,70
6° Hauteur de l'entrée 1m,89

ACCÈS.

7° Les portes seront roulantes, à un ou deux vantaux, et disposées de telle sorte qu'un homme puisse, de *l'intérieur*, manœuvrer, *facilement*, l'organe de fermeture et la porte elle-même.

8° Les wagons seront pourvus d'étriers ou de marchepieds longitudinaux.

AÉRATION.

9° Les wagons seront munis de volets à glissières ou se rabattant à l'extérieur. Le nombre de ces volets pourra être réduit à un sur chaque face. Dans ce cas, le volet unique pourra être placé dans la porte; ses dimensions seront, au maximum, celles des volets actuellement en usage dans les wagons à marchandises et, au minimum, 0m,50 sur 0m,30.

III. — Wagons plats.

Trucs à fonds complètement plats.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur intérieure 5m,40
2° Largeur intérieure 2m,00

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CÔTÉS.

Pour le cas seulement où la hauteur excèdera 0m,20.

3° Les petits côtés seront à rabattement,

4° Les grands côtés auront, sur chaque face, une porte d'au moins 3 mètres, laquelle sera pratiquée, non pas au milieu, mais vers l'extrémité du grand côté; les portes des deux faces seront, l'une par rapport à l'autre, disposées en diagonale.

Trucs à fonds garnis de traverses saillantes.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur. . .	Comme pour les trucs à fonds plats.
2° Largeur. . . .	

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CÔTÉS.

3° Petits côtés. .	Comme pour les trucs à fonds plats.
4° Grands côtés.	

TRAVERSES.

5° Saillie maxima. 0m,06

6° Écartement minimum. 0m,76

7° Le plancher devra être libre de traverses dans l'espace compris entre les deux côtés 1m,25 et 2m,08, comptés horizontalement à partir de l'aplomb des tampons arrivés à la limite du refoulement.

RÉSISTANCE DU PLANCHER.

8° Les planchers des trucs munis de traverses saillantes offriront autant de résistance que ceux des trucs à fonds plats.

Art. 2. — Le présent arrêté sera notifié aux compagnies de chemins de fer d'intérêt local à voie d'un mètre.

Les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Fait à

Le Préfet,

Je désire recevoir, le plus tôt possible, deux exemplaires de l'arrêté que vous aurez pris, conformément à ma présente instruction, dont j'adresse ampliation à M. l'Ingénieur en chef du département.

D'autre part, je vous prie de me faire savoir pour chacune des Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local à voie de un mètre dans votre département :

Quel est le nombre des wagons à marchandises, couverts ou plats, actuellement en service;

Combien d'entre ces véhicules satisfont aux conditions prescrites dans le projet d'arrêté ci-dessus transcrit;

Et, enfin, de quelle quantité de nouveaux wagons la Compagnie a, dès à présent, fait la commande ou prévoit la construction prochaine.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,

S. DE HEREDIA.

(N° 7)

[22 décembre 1887]

Rivières navigables et flottables. — Travaux de défense de rives. — Instructions.

Monsieur le Préfet, d'après un usage assez ancien, fondé sur les dispositions de l'article 33 de la loi du 16 septembre 1807, l'administration des Travaux publics contribue, tantôt seule, tantôt avec le concours du ministère de l'Agriculture, aux travaux de défense de rives entrepris par des communes ou des particuliers le long des rivières navigables et flottables. Cette participation répond à des intérêts bien déterminés ; elle ne saurait dès lors s'appliquer indistinctement à toutes les entreprises ayant pour objet la protection des rives d'un cours d'eau et doit rester subordonnée à certaines règles qui ne sont pas toujours exactement observées dans l'instruction des affaires et qu'il me paraît utile de rappeler.

Les travaux de défense de rives peuvent être divisés en deux catégories, suivant qu'ils concernent une rivière desservant une navigation effective ou un cours d'eau qui, tout en étant classé comme navigable ou flottable, n'est pas utilisé en fait pour la navigation.

Dans le premier cas, les travaux de défense ou de consolidation entrepris le long des rives, en même temps qu'ils protègent les propriétés riveraines, offrent un réel intérêt au point de vue de la navigation. Ils empêchent le lit de se déformer, arrêtent les éboulements qui l'encombreraient et contribuent à maintenir en bon état le chenal de la rivière. Il est bien évident, dès lors, que l'administration doit contribuer à la dépense dans la proportion des avantages qu'elle retire des travaux.

Dans le second cas, au contraire, lorsque aucune navigation effective n'existe sur le cours d'eau, il convient de distinguer trois espèces :

1° Les travaux projetés ont uniquement pour but la défense d'une propriété particulière. Ni l'intérêt de la navigation, ni aucun intérêt général ne sont alors en jeu ; il n'y a donc aucune raison pour que l'État contribue à la dépense.

2° Les travaux projetés, tout en ayant pour objet immédiat de défendre une propriété particulière, doivent en même temps protéger des ouvrages du domaine public, tels que routes, ponts, levées, etc., à l'entretien desquels l'administration est tenue de pourvoir. Il est juste que celle-ci participe à la dépense dans la proportion de l'intérêt qu'offre le projet au point de vue de la conservation des ouvrages en question,

3° Enfin les travaux à exécuter sont destinés à protéger un centre habité ou une vaste étendue de terrains en culture. Il y a alors en cause des intérêts généraux qui peuvent justifier dans une certaine mesure l'intervention de l'État, et l'administration des travaux publics est disposée à venir en aide, comme par le passé, aux particuliers et aux associations qui prendraient l'initiative de pareils travaux, sauf à réclamer le concours du département de l'agriculture toutes les fois qu'il y aura des intérêts agricoles engagés dans la question.

Il est bien entendu que les considérations qui précèdent s'appliquent uniquement aux travaux de fixation de rives proprement dits et non aux travaux de défense contre les inondations, lesquels sont soumis à un régime particulier et qu'il appartient à l'administration des travaux publics de subventionner, avec ou sans le concours du Ministère de l'agriculture, en raison des intérêts généraux qui s'y rattachent.

Telle est, monsieur le Préfet, la ligne de conduite à suivre pour l'instruction de tous les projets concernant des travaux de défense de rives. Je vous prie de veiller à ce que MM. les Ingénieurs s'y conforment exactement dans les propositions qu'ils auront à m'adresser pour le règlement des questions de cette nature.

J'adresse directement une ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,

Émile Loubet.

(N° 8)

[6 janvier 1888]

Agents temporaires.

Monsieur l'Ingénieur en chef, l'examen des états nominatifs des agents à employer en 1888 m'a permis de constater qu'il existe encore dans la plupart des services de l'administration des ponts et chaussées un nombre considérable d'agents temporaires.

L'emploi de ces agents se justifiait pendant la période des grands travaux, alors qu'il était nécessaire de pourvoir à des besoins exceptionnels et momentanés ; la précarité de leur situation permettait de les congédier lorsque les circonstances pour lesquelles ils avaient été recrutés prenaient fin. Mais aujourd'hui que la construction de la plus grande partie des lignes de chemins de fer a été remise aux compagnies et que les travaux de navigation sont généralement ralentis, il me paraît utile de vous rappeler, monsieur l'Ingénieur en chef, les dispositions de l'article 13 du décret du 17 août 1853 (*) qui prescrivent de n'employer des agents temporaires que dans des cas tout à fait exceptionnels, par exemple pendant l'absence des employés secondaires appelés pour un an sous les drapeaux ou, dans les services de travaux, lorsque des circonstances spéciales motivent un surcroît momentané de personnel.

Il ne saurait être question, bien entendu, de licencier par mesure générale tous les agents temporaires qui ne se trouvent pas dans ces conditions; mais ce personnel encore nombreux doit disparaître progressivement, au fur et à mesure de l'achèvement des travaux. Il est nécessaire que les agents temporaires sachent bien à l'avance qu'ils pourront être licenciés, lorsque la situation l'exigera, sans avoir droit à aucune indemnité. Les chefs de service doivent seulement les prévenir autant que possible deux ou trois mois à l'avance et leur donner pendant ce laps de temps des facilités pour chercher une nouvelle position.

Vous voudrez bien désormais, monsieur l'Ingénieur en chef,

(*) Voir *Annales*, 1853, p. 382.

comme conséquence des instructions qui précèdent, ne plus pourvoir aux emplois d'agents temporaires qui deviendraient vacants dans votre service sans en avoir à l'avance demandé l'autorisation à l'administration supérieure. A cette occasion, vous me ferez connaître le nom et les antécédents du candidat que vous aurez choisi, ainsi que le chiffre du salaire que vous proposez de lui allouer, et vous joindrez à votre proposition un extrait de son casier judiciaire. L'administration n'interviendra pas dans le choix des agents, dont la responsabilité vous incombe, mais elle se réserve d'approuver leur emploi et le chiffre de leur salaire.

Recevez, monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
Émile Loubet.

(N° 9)

[6 janvier 1888]

Comptabilité des Ponts et Chaussées et des Mines.

Monsieur le Préfet, en vous informant, par une circulaire du 10 décembre dernier (*) de la suppression de la 3e division du personnel, du secrétariat et de la comptabilité, et de sa réunion à la 2e division, mon prédécesseur vous a notifié la constitution des services composant désormais la direction du personnel, du secrétariat et de la comptabilité.

Vous voudrez bien remarquer que, dans la nouvelle organisation, c'est le 4e bureau de la 2e division qui a dans ses attributions le travail relatif à l'ordonnancement et au contrôle des dépenses effectuées dans les départements par les services des ponts et chaussées et des chemins de fer, aussi bien pour le personnel que pour les travaux.

Or ce travail était, vous le savez, précédemment réparti entre deux bureaux de l'ancienne division de la comptabilité et il avait été dès lors nécessaire, en vue de faciliter le contrôle, de faire fournir par MM. les Ingénieurs des ponts et chaussées des

---

(*) *Annales*, 1887, p. 864.

pièces de comptabilité distinctes, d'une part, pour les dépenses imputables sur les *chapitres de personnel proprement dits*, d'autre part, pour les dépenses de toute nature imputables sur les *chapitres de matériel*. C'est dans ce but que la circulaire du 16 août 1878 (*) avait prescrit, en outre des modèles de comptabilité créés par le règlement du 28 septembre 1849, l'usage de trois nouvelles formules reproduisant les dispositions générales des modèles 23 (situation sommaire), 24 (état continuatif), 33 (état final), mais portant les n°s 23^a^, 24^a^, 33^a^, et réservées aux dépenses imputables sur les *chapitres de personnel*.

Les motifs pour lesquels cette mesure était prise en 1878 n'existent plus aujourd'hui, et j'ai en conséquence décidé qu'elle serait rapportée.

Par suite de la suppression des modèles 23^a^, 24^a^, 33^a^, *toutes* les dépenses (chapitres de personnel ou de travaux) devront être présentées sur les formules 23, 24 et 33 qui étaient restées en usage pour les *chapitres de matériel* seuls. De même pour les situations définitives, les modèles 20, 31 et 32 devront également comprendre toutes les dépenses faites, aussi bien sur les chapitres de personnel proprement dits que sur les chapitres de matériel.

C'est toutefois à partir de l'exercice 1888 seulement qu'il y aura lieu de tenir compte de ces prescriptions pour l'établissement des états à fournir à l'administration.

En ce qui concerne les dépenses de l'exercice 1887, en cours de liquidation, l'application immédiate de ces nouvelles dispositions ne pourrait qu'entraver le travail de vérification. Il sera donc nécessaire de produire, comme par le passé, pour ledit exercice 1887, des états continuatifs et des états finals spéciaux, d'une part, pour les chapitres de personnel, d'autre part, pour les chapitres de matériel.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,

Émile LOUBET.

(*) V. *Annales*, 1878, p. 1377.

(N° 10)

[12 janvier 1888]

Chemins de fer d'intérêt local et tramways à vapeur à voie étroite. — Largeur de voie à leur donner.

Monsieur le Préfet, en présence de l'extension que prennent en France, sous le régime de la loi du 11 juin 1880, les chemins de fer d'intérêt local et tramways à vapeur à voie étroite, le gouvernement a été amené à reconnaître que, pour aider à la prospérité commerciale de ces entreprises, qui le plus souvent engagent les finances de l'État, et rendre ces voies ferrées véritablement utilisables pour les transports militaires, il devenait indispensable de les approprier, par l'adoption d'une largeur de voie unique, à la circulation d'un même matériel.

Cette largeur ne peut être, évidemment, que celle d'un mètre *entre les bords intérieurs des rails*, déjà réalisée sur la presque totalité des lignes existantes.

En conséquence, après avoir pris l'avis de mon collègue de la guerre, j'ai résolu de ne provoquer, à l'avenir, sauf exceptions dûment justifiées et admises par mon administration d'accord avec l'autorité militaire, la déclaration d'utilité publique d'aucun chemin de fer ou tramway à vapeur à voie étroite qui serait projetée avec une largeur de voie autre que celle sus-indiquée.

J'ai décidé, en outre, toujours dans le double intérêt invoqué ci-dessus, que, toutes les fois qu'une ligne d'intérêt local ou tramway à voie étroite devra se relier à une ou plusieurs lignes à voie normale, le cahier des charges de la concession devra contenir une clause spéciale prescrivant l'établissement, dans la ou les gares de jonction, de moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire et d'en donner connaissance au Conseil général de votre département dans sa plus prochaine session.

Recevez, monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
Émile Loubet.

PERSONNEL

(N° 11)

Décembre 1887

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 30 *décembre* 1887. — Sont promus ou nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

Au grade d'officier :

MM. **Viollet du Breil**, **Menche de Loisne**, Inspecteurs généraux de 2e classe.

Au grade de chevalier :

Cottreau (Maurice), **Richou**, Ingénieurs en chef de 2e classe.
Barre (Ferdinand), **Widmer** (Maurice), Ingénieurs ordinaires de 1re classe.
Salley (Jacques), Sous-Ingénieur.

Idem. — M. **Gérardin**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, est nommé chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur.

2° PROMOTION.

Décret du 25 *novembre* 1887. — M. **Cuvinot**, Ingénieur en chef de 1re classe, est nommé Inspecteur général de 2e classe, hors cadre, pour prendre rang à dater du 1er décembre 1887.

3° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 6 *décembre* 1887. — M. **Maurer**, Ingénieur ordinaire

de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'ingénieur attaché à la Compagnie, à la résidence de Paris.

4° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. Jourdan, Ingénieur en chef de 2e classe. . .	1er nov. 1887
M. de Lafont, Ingénieur en chef de 1re classe. .	1er janv. 1888
M. Ruaulx de la Tribonnière, Ingénieur en chef de 1re classe.	3 janv. 1888
M. Jourdes (Fabien), Sous-Ingénieur.	15 janv. 1888

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 17 novembre 1887. — Les arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sont organisés comme il suit :

LIGNES	TRAVAUX NEUFS et entretien	EXPOITATION technique.
Paris à Nuits-sous-Ravières (disque avancé, côté Paris) . . . . Moret (bifurcation) à La Charité (disque avancé, côté Nevers). . . . . La Roche à Nevers (disque avancé de la 2e bifurcation, côté Clamecy). . . . . . . Villeneuve-Saint-Georges à Montargis . . . Cravant à Maison-Dieu (disque avancé, côté Cravant). . . . . Clamecy à Cercy-la-Tour (bifurcation, disque avancé, côté Clamecy) . . . . . . Bourron à Malesherbes. . . . . Sens à Montargis. . . . . Triguères à Clamecy (bifurcation) y compris la petite partie de Toucy. . . . . . . Gien à Fontenoy . . . . Toucy à Auxerre.	*1er arrondissement.* **M. Monestier**, Ingénieur ordin. des Ponts et Chaussées, à Paris.	*1er arrondissement.* **M. Pelletan**, Ingénieur ordin. des Mines, à Paris.
Nuits-sous-Ravières (disque avancé, côté Paris) au disque avancé protégeant du côté de Dijon les aiguilles du raccordement de la ligne principale avec la ligne de Chagny à Nevers. . . . . Dijon (bifurc. de Perrigny) à Belfort (axe). Nuits-sous-Ravières à Châtillon-sur-Seine. Maison-Dieu (disque avancé, côté Cravant) aux Laumes. . . . . Maison-Dieu à Dracy-Saint-Loup (disque avancé, côté Maison-Dieu) . . . . Dijon (bifurc. d'Is-sur-Tille) à Is-sur-Tille.	*2e arrondissement.* **M. Schœndœrffer**, Ingénieur ordin. des Ponts et Chaussées, à Besançon.	*2e arrondissement.* **M. Luuyt**, Ingénieur ordin. des Mines, à Dijon.

LIGNES	TRAVAUX NEUFS et entretien	EXPLOITATION technique
Dijon (bifurcation de Seurre) à Seurre (disque avancé, côté Louhans)...... Auxonne à Gray............... Labarre (axe) à Gray............ Fraisans à Rans et à Labarre....... Dôle à Neublans (disque avancé, côté Chalon).................... Dole à Poligny (disque avancé, côté Dôle). Dôle à Salins................ Mouchard à Poligny (disque avancé, côté Mouchard).................. Mouchard (bifurcat.) à la frontière suisse (côté des Verrières et côté de Vallorbes). Andelot (bifurcation) à Champagnole.... Arc-Senans à Franois........... Besançon à Vesoul............. Miserey à Montagney........... Besançon à la frontière suisse, par Morteau. L'Hôpital du Grosbois à Lods........ Voujeaucourt à Saint-Hippolyte....... Montbéliard à Delle............. Raccordement de Perrigny......... Raccordement de Villers-les-Pots..... Auxonne à Saint-Jean-de-Losne...... Seurre au disque avancé, côté Allerey...	2e *arrondissement.* (Suite.)	2e *arrondissement.* (Suite.)
La Charité (disque avancé, côté Nevers) à Langeac (disque avancé, côté Langogne). Nevers à Luzy (disque avancé, côté Etang). Embranchement de Gimouille........ Moulins (axe) à Paray-le-Monial (disque avancé, côté Moulins)........... Gilly (bifurcation) à Cercy-la-Tour (disque avancé, côté Clamecy).......... Saint-Germain-des-Fossés (bifurcation) à Ambert (axe)................ Saint-Germain-des-Fossés (axe) à La Palisse (disque avancé, côté Roanne).... Clermont (bifurcation) à la limite du département de la Loire (Chabreloche)..... St-Georges-d'Aurac (axe) à St-Georges (disque avancé, côté St-Etienne).....	3e *arrondissement.* **M. Renardier,** Ingénieur ordin. des Ponts et Chaussées, à Nevers.	3e *arrondissement.* **M. de Bèchevel,** Ingénieur ordin. des Mines, à Clermont-Ferrand.
Chagny (disque avancé protégeant du côté de Dijon les aiguilles du raccordement de la ligne principale avec la ligne de Chagny à Nevers) à Mâcon (disque avancé, côté Lyon).............. Chalon-Ville à Neublans (disque avancé, côté Chalon)................ Chalon-Dombes à Lons-le-Saulnier..... Seurre (disque avancé, côté Louhans) à Saint-Amour (bifurcation)......... Saint-Germain-du-Plain (bifurcation) à Bourg (disque avancé, côté Chalon)... Bourg (disque avancé, côté Poligny) à Poligny (disque avancé, côté Dôle et côté Mouchard).................. Chagny (axe) à Luzy (disque avancé, côté Etang, par Montchanin).......... Santenay (bifurcation) à Etang (bifurcation par Epinac)................	4e *arrondissement.* **M. Descubes-Desgueraines,** Ingénieur ordin. des Ponts et Chaussées, à Mâcon.	4e *arrondissement.* **M. Lebreton,** Ingénieur ordin. des Mines, à Chalon-sur-Saône.

LIGNES	TRAVAUX NEUFS et entretien	EXPLOITATION technique
Montchanin (bifurcation) à Paray-le-Monial (disque avancé, côté Roanne) . . . . Paray-le-Monial (disque avancé, côté Gilly) à Mâcon (disque avancé, côté Bourg). . . Epinac (axe) à Pont-d'Ouche . . . . Le Creusot à Montchanin . . . . Chagny à Allerey et à Seurre (disque avancé, côté Allerey)	4e *arrondissement*. (Suite.)	4e *arrondissement*. (Suite.)
La Palisse (disque avancé, côté Roanne) à Amplepuis (disque avancé, côté Roanne). Le Coteau (bifurcation), par Saint-Etienne, à Lyon-Perrache (disque avancé, côté de Perrache II; côté de Perrache I). . . . . Saint-Just-sur-Loire à Chabreloche (excl.) (limite du département, kilomètre 71) . . Saint-Georges-d'Aurac (disque avancé, côté Saint-Etienne) à Saint-Etienne). . . . . . Paray-le-Monial (disque avancé, côté du Coteau) au Coteau. . . . . Montbrison (bifurcation) à Meys (disque avancé, côté Montbrison) . . . . Bonson à Saint-Bonnet-le-Château . . . . Embranchements divers (Roche-la Molière, La Béraudière, La Chazotte, etc.). . . . . Annonay (disque avancé, côté Saint-Rambert) à Firminy (bifurcation Saint-Etienne). . . . . Givors-canal (disque avancé, côté Chasse), à Givors-canal (disque avancé, côté Peyraud). . . . . Saint-Just-sur-Loire à Fraisse-Unieux (axe).	5e *arrondissement*. M. **Autonne**, Ingénieur ordin. des Ponts et Chaussées, à Lyon.	5e *arrondissement*. M. **Primat**, Ingénieur ordin. des Mines à Saint-Etienne.
Mâcon (disque avancé, côté Lyon) à Saint-Rambert (disque avancé, côté Valence) . . . . Lyon-Perrache à la bifurcation de Vénissieux (disque avancé, côté Grenoble). . . Saint-Rambert-d'Albon (disque avancé, côté Rives) à Annonay (disque avancé, côté Saint-Rambert). . . . . Belleville (axe) à Beaujeu (axe) . . . . Chasse (axe) à Givors-canal (disque avancé, côté Chasse) . . . . Givors-canal (disque avancé, côté Peyraud) à Peyraud (disque avancé, côté La Voulte). . . . . Mâcon (disque avancé, côté Bourg), à Ambérieu et à la frontière suisse, près Genève . . . . Bourg au disque avancé, côté Saint-Germain-du-Plain . . . . Lyon (bifurcation) à Ambérieu (axe). . . . Ambérieu (axe) à Montalieu (axe). . . . . Virieu-le-Grand (axe) à Pressins (disque avancé, côté Saint-André-le-Gaz) . . . . Sathonay à Bourg (disque avancé, côté Saint-Amour). . . . . Bourg à La Cluse et à Bellegarde . . . . . La Cluse à Oyonnax. . . . . Lyon-Croix-Rousse à Sathonay. . . . . . . Lyon à La Croix-Rousse.	6e *arrondissement*. M. **Clarard**, Ingénieur ordin. des Ponts et Chaussées, à Lyon.	6e *arrondissement*. M. **Dougados**, Ingénieur ordin. des Mines, à Rive-de-Gier.

LIGNES	TRAVAUX NEUFS et entretien	EXPLOITATION technique
Lyon-Saint-Paul à Meys (disque avancé, côté Montbrison). . . . . Saint-Germain au Mont d'Or (bifurc) à Amplepluis (disque avancé, côté Roanne).	6e *arrondissement.* (Suite.)	6e *arrondissement.* (Suite.)
Culoz (disque avancé, côté Modane) à la frontière. Saint-Pierre-d'Albigny (bif.) à Albertville. Chambéry à Saint-André-le-Gaz (disque avancé, côté Chambéry). . . . . Pressins (gare) au disque avancé dans la direction de Virieu. . . . . Aix-les-Bains (bif.) à Annemasse (bif.). . . Bellegarde (bifurcation Longeray, disque avancé, côté Annemasse) à la frontière suisse (Le Bouveret) . . . . Montmélian (bifurcation) au disque avancé dans la direction de Grenoble.	7e *arrondissement.* M. Quarré, Ingénieur ordin. des Ponts et Chaussées, à Chambéry.	7e *arrondissement.* M. Goddard, Garde-Mines, chargé de l'intérim des fonctions d'ingénieur ordinaire, à Chambery.
Venissieux (bifurcation, disque avancé, côté Grenoble), à Grenoble (axe) . . . . . Saint-Rambert-d'Albon (disque avancé, coté Rives) à Rives. . . . . Saint-Paul-les-Romans (disque avancé, côté Moirans) à Moirans. . . . . Grenoble (axe) à Lurs (disque avancé, côté Veynes) . . . . Veynes à Briançon. . . . . Saint-Auban (axe) à Digne (heurtoir). . . . Saint-André-le-Gaz (axe) au disque avancé dans la direction de Chambéry.	8e *arrondissement.* M. Arnaud, Ingénieur ordin. des Ponts et Chaussées, à Grenoble.	8e *arrondissement.* M. Kuss, Ingénieur ordin. des Mines, à Grenoble.
Peyraud (disque avancé, côté La Voulte) à Pont-Saint-Esprit (disque avancé, côté Remoulins). . . . . Saint-Rambert-d'Albon (disque avancé, côte Valence) à Avignon (disque avancé, côté Arles). . . . . Privas (axe) à Die. . . . . Le Teil (bifurcation) à Robiac (disque avancé, côté du Teil) . . . . Vogué (axe) à Nieigles-Prades . . . . Sorgues (axe) à Carpentras. . . . . Avignon (axe) au disque avancé dans la direction de Cavaillon. . . . . Valence (bifurcation) à Saint-Paul-les-Romans (disque avancé, côté Moirans).	9e *arrondissement.* M. de Thélin, Ingénieur ordin. des Ponts et Chaussées, à Avignon.	9e *arrondissement.* M. Boell, Ingénieur ordin. des Mines, à Valence.
Langeac (disque avancé, côté Alais) au disque avancé de la bifurcation de Saint-Montant, près Beaucaire, par Nimes. . . Grézau (bifurcation) à Remoulins et à Pont-Saint-Esprit (disque avancé, côté Remoulins). . . . . Alais à Robiac (disque avancé, côté du Teil). Embranchements de Bessèges, de La Vernarède et de La Valette . . . . Le Martinet à Remoulins. . . . . Bifurcation de Lafoux à la bifurcation de Saint-Montant, près Beaucaire. . . . . . Uzès à Nozières.	10e *arrondissement.* M. Gros, Ingénieur ordin. des Ponts et Chaussées, à Nimes.	10e *arrondissement.* M. de Castelnau, Ingénieur ordin. des Mines, à Alais.

LIGNES	TRAVAUX NEUFS et entretien	EXPLOITATION technique
Nîmes à Cette. Saint-Césaire au Cailar. Aimargues à Aigues-Mortes. Lunel à Arles (disque avancé de la bifurcation de Trinquetaille, côté Lunel). Sommières à Gallargues. Sommières aux Mazes. Mas-des-Gardies à Quissac. Lezan à Anduze. Sommières au Vigan. Alais à l'Ardoise.	10ᵉ *arrondissement.* (Suite.)	10ᵉ *arrondissement.* (Suite.)
Avignon (disque avancé, côté Arles) à Marseille-Saint-Charles (heurtoir). Arles (bifurcation) à Trinquetaille (disque avancé, côté Lunel). Marseille-Saint-Charles à Marseille-Joliette. Marseille (bifurc. de la Blancarde) au Prado. Embranchement du Vieux-Port. Marseille (bifurcation de Toulon) à la frontière italienne. Cannes (bifurcation à Grasse. Les Arcs (bifurcation) à Draguignan. La Pauline (bifurc.) aux Salins-d'Hyères. Carnoules (bifurcation) à Gardanne. Aix (bifurcation) à Rognac (bifurcation). Aubagne (bifurcation) à Valdonne. Marseille (bifurcation d'Aix) à Lurs (disque avancé, côté Sisteron). Avignon (disque avancé, côté Cavaillon) à Miramas. Cavaillon à Apt. Tarascon (axe) au disque avancé dans la direction de Beaucaire. Arles (axe) à Saint-Louis-du-Rhône. Voies directes de Tarascon. Raccordement des voies directes de Tarascon à la bifurcation, côté Nîmes.	11ᵉ *arrondissement.* M. **Pavillier**, Ingénieur ordin. des Ponts et Chaussées, à Marseille.	11ᵉ *arrondissement.* M. **Oppermann**, Ingénieur ordin. des Mines, à Marseille.

Arrêté du 17 novembre. — Le service des études du canal de jonction de l'Adour à la Garonne (M. **Petit**, Georges, Ingénieur en chef à Mont-de-Marsan), est supprimé.

Arrêté du 21 novembre. — Le 3ᵉ arrondissement d'Ingénieur ordinaire du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Pacull** (M. **Schmit**, Conducteur principal des Ponts et Chaussées, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Albi, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1ᵉʳ octobre 1887), est supprimé.

La ligne d'Albi à Saint-Affrique, section comprise dans le département du Tarn, qui composait cet arrondissement, est rattachée au 1ᵉʳ arrondissement (M. **Berget**, Ingénieur ordinaire à Albi).

Par suite de cette mesure, le 4ᵉ arrondissement du service

ci-dessus désigné (M. **Grapin**, Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Saint-Affrique) prend le n° 3.

Arrêté du 21 novembre. — Le service de construction du chemin de fer de Séverac au Monastier, liquidation (M. **Pacull**, Ingénieur en chef à Albi) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi.

Par suite, le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service de M. **Pacull**, est réduit de trois à deux :

1er Arrondissement, M. **Berget**, Ingénieur ordinaire, à Albi;

2e — M. **Grapin**, Conducteur principal faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Saint-Affrique.

M. **Broussoux**, Conducteur des Ponts et Chaussées, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Marvejols, actuellement attaché au service de la ligne de Séverac au Monastier, restera exclusivement attaché au service ordinaire du département de la Lozère.

Idem. — La ligne de Lannemezan à Arreau (études et travaux d'infrastructure; contrôle des travaux de superstructure) est distraite du service spécial de chemins de fer confié à M. **Pugens**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Toulouse et rattachée aux attributions de M. **Rivoire-Vicat**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées déjà chargé du service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées et du service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour (1re Section) et du bassin de la Neste.

M. **Garric**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées attaché, à la résidence de Tarbes, au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées, est attaché en outre au service du chemin de fer de Lannemezan à Arreau, en remplacement de M. **Hivonnait**, Ingénieur ordinaire à Toulouse.

Idem. — Le service des études des chemins de fer des Pyrénées centrales, actuellement réparti entre MM. les Ingénieurs en chef **Proszynski** et **Pugens**, est réorganisé comme il suit :

1° Études dans les directions des Aldudes, de la vallée du Saison et de la vallée d'Aspe:

L'Ingénieur en chef du service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

2° Études dans la direction de la vallée d'Aure :

L'Ingénieur en chef du service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées.

3° Études dans la direction de la vallée de la Pique :

L'Ingénieur en chef du service ordinaire du département de la Haute-Garonne.

Toutefois, jusqu'à nouvel ordre, M. **Pugens**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chargé d'un service spécial de chemins de fer à la résidence de Toulouse, conservera les études de la vallée de la Pique.

4° Études dans la direction de la vallée du Salat :

L'Ingénieur en chef du service ordinaire du département de l'Ariège.

Arrêté du 21 novembre. — Le service de la construction des chemins de fer de Montrejeau à Bagnères-de-Luchon et de Foix à Tarascon-sur-Ariège. Contrôle des travaux de parachèvement (M. **Pugens**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Toulouse) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi.

Idem — Les lignes de Saint-Girons à Foix et de Saint-Girons à Oust (études et travaux d'infrastructure ; contrôle des travaux de superstructure) sont distraites du service spécial de chemins de fer confié à M. **Pugens**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Toulouse, et rattachées aux attributions de M. **Dubois**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Foix.

Les lignes ci-dessus désignées seront comprises dans le 1er arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en chef **Dubois** (M. **Séjourné**, Ingénieur ordinaire à Toulouse).

Arrêté du 24 novembre. — Sont nommés Membres du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer :

MM. **Brame**, Inspecteur général de 1re classe, Président.
Collignon, Ingénieur en chef de 1re classe ;
Cuvinot, Inspecteur général de 2e classe ;
Jacqmin, Inspecteur général honoraire ;
Cendre, Ingénieur en chef de 1re classe ;
Gérardin, Ingénieur ordinaire de 2e classe, Secrétaire-adjoint.

Arrêté du 28 novembre. — M. **Michel** (Gaston), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Châteaulin, au service ordinaire du département du Finistère et au service du canal de Nantes à Brest — 2e Section, passe à la résidence de Rennes, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Labaye**, appelé à un autre service, savoir :

1° Service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine — arrondissement de Rennes-Montfort ;

2° Canal d'Ille-et-Rance et navigation de la Vilaine canalisée, depuis l'amont du port de Dinan jusqu'au busc d'aval de l'écluse de **Malon**;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Guillon** — 2° arrondissement (ligne de Châteaubriant à Ploërmel);

4° Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest — travaux neufs et entretien — 6° arrondissement.

Arrêté du 28 *novembre*. — M. **Desroche** (Alexis), nommé Ingénieur ordinaire de 3° classe à dater du 1er août 1887, est chargé, à la résidence de Nevers, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de la Nièvre, en remplacement de M. **de Lagarde**, mis en congé.

Idem. — Les services de construction des chemins de fer ci-après désignés sont supprimés, savoir :

1° Ligne de Condon à Port-Sainte-Marie (M. **Pettit**, Ingénieur en chef à Mont-de-Marsan);

2° Lignes de :	Toulouse à Bayonne et embranchements.	M. **Proszynski**, Ingénieur en chef à Pau.
—	Tarbes à Bagnères-de-Bigorre	
—	Montréjeau à Bagnères-de-Luchon.	
—	Foix à Tarascon.	
—	Lourdes à Pierrefitte.	
—	Boussens à Saint-Girons. . .	

Les archives de ces services seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, qui sera chargé du règlement définitif des questions relatives aux travaux de parachèvement en cours d'exécution.

Arrêté du 8 *décembre*. — M. **Nicolas** (Frédéric), Ingénieur ordinaire de 3° classe attaché, à la résidence de Fontenay-le-Comte, au service ordinaire du département de la Vendée, et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **de Préaudeau**, passe à la résidence de Montauban, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Maréchal**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne — arrondissement de l'Ouest;

2° Navigation de la Garonne — 2° arrondissement;

3° Études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Garonne (2° Section).

Arrêté du 10 *décembre*. — Art. 1. — L'ingénieur en chef du

service central des phares et balises a sous ses ordres un Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées et un Sous-Ingénieur ou Conducteur principal remplissant les fonctions de Conservateur du dépôt des phares.

Art. 2. — Le Conservateur du dépôt des phares est chargé, sous la direction de l'Ingénieur en chef, de la partie du service central concernant les réparations courantes des appareils et signaux de toute nature employés à l'éclairage et au balisage, la fourniture des huiles d'éclairage et de tous les objets nécessaires au fonctionnement des appareils qui ne sont pas achetés dans les départements, et la gestion des dépenses de l'atelier central.

Art. 3. — L'Ingénieur ordinaire est adjoint à l'Ingénieur en chef pour toutes les autres parties du service, telles qu'elles sont définies par l'arrêté sus-visé du 20 juillet 1886.

Arrêté du 10 décembre. — **M. Gérardin**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, est attaché au service central des phares et balises.

Arrêté du 12 décembre. — Le service de la liquidation des chemins de fer de Pau à Oloron et de Buzy à Laruns (**M. Proszynski**, Ingénieur en Chef) est supprimé.

Par suite, les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er janvier 1888.

Toutefois, le service de la construction reste chargé de la liquidation des affaires ci-après désignées, actuellement en cours d'instruction :

Bornage définitif des terrains et remise à l'Administration des Domaines des excédants inutilisés ;

Règlement des entreprises de 3e et 4e lots de la ligne de Pau à Oloron et des 1er et 3e lots de la ligne de Buzy à Laruns;

Instances Abadie de Gan (ligne de Pau à Oloron) et Cardet de Laruns (ligne de Buzy à Laruns);

Règlement des comptes des travaux exécutés par la Compagnie du Midi pour le compte de l'État;

Liquidation de la part de l'État dans les frais d'établissement de la gare de Buzy.

Idem. — Le service des études et travaux de la section du chemin de fer du Blanc à Argent, comprise entre Buzançais et Argent (**M. Faure**, Ingénieur en Chef à Tours) est supprimé.

M. l'Ingénieur en Chef **Faure** est chargé de la conservation des archives du service ci-dessus.

Idem. — Le service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer corses est organisé comme il suit :

Directeur du contrôle :

L'Inspecteur général chargé du 7e arrondissement d'inspection des Ponts et Chaussées.

Ingénieur en Chef des travaux neufs et d'entretien et de l'exploitation technique.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé du service du département de la Corse.

L'Ingénieur en Chef de la Corse remplira, en outre, les fonctions d'Inspecteur principal de l'exploitation commerciale.

Les diverses lignes du réseau corse sont réparties en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire qui comprendront les services des travaux neufs et d'entretien, de l'exploitation technique et de l'exploitation commerciale.

1er *Arrondissement.*

Ligne de Bastia à Corte (y compris la gare de Corte).

Ligne de Casamozza au Fium' Orbo.

L'Ingénieur du service ordinaire de l'arrondissement de Bastia.

2e *Arrondissement.*

Ligne de Corte (non compris la gare de Corte) à Ajaccio.

L'Ingénieur du service ordinaire de l'arrondissement d'Ajaccio.

3e *Arrondissement.*

Ligne de Ponte-Leccia (non compris la gare de bifurcation) à Calvi.

L'Ingénieur du service ordinaire de l'arrondissement de Calvi.

Un commissariat de surveillance administrative des chemins de fer est créé à la résidence de Bastia.

Ces dispositions recevront leur exécution au fur et à mesure de l'ouverture à l'exploitation des diverses lignes qui composent le réseau de la Corse.

Arrêté du 12 décembre. — M. **Eyriaud-Desvergnes**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est chargé d'une mission spéciale ayant pour objet l'étude des systèmes adoptés pour la gestion des ports de commerce et pour l'administration du domaine public maritime en Autriche, en Italie, en Espagne et en Portugal.

Idem. — M. **Guillot**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, déjà attaché, à la résidence de Nevers, au service de la navigation de la Loire — 2e section — est chargé, en outre, du 4e arrondissement (ligne de Bourges à Sancerre) du service de chemins de fer confié

à M. l'Ingénieur en Chef **Lethier**, en remplacement de M. **de Lagarde**, mis en congé.

Arrêté du 12 *décembre*. — M. **Rivoire-Vicat**, nommé Ingénieur en Chef du département des Hautes-Pyrénées à dater du 2 octobre 1887, reste chargé de l'achèvement des travaux et du règlement des comptes des entreprises du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure (M. **Courtois**, Ingénieur en Chef à Grenoble).

Idem. — Le service maritime de l'arrondissement de Calais (M. **Charguéraud**, Ingénieur ordinaire) formera à l'avenir deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire qui sont constitués comme il suit :

1er *Arrondissement*.

I. — Service ordinaire.

Entretien, police et exploitation du port ;
Service des phares et balises ;
Surveillance du littoral, de Gravelines au cap Gris-Nez ;
Contrôle des 1re, 2e, 3e, 4e, 5e et 8e sections des Watringues du Pas-de-Calais.

II. — Etudes et travaux extraordinaires.

Amélioration et extension du port de Calais ;
Dragage du chenal de Calais, à l'extérieur et à l'intérieur des jetées ;
Reconstruction de la jetée Est et prolongation de la jetée Ouest ;
Reconstruction du quai de marée et raccordement de ce quai avec le quai Nord du nouvel avant-port ;
Raccordement des quais du port d'échouage actuel avec le quai Sud du nouvel avant-port ;
Bassin de batellerie ;
Dérivation du canal des Pierrettes ;
N..., Ingénieur ordinaire à Calais (emploi créé).

L'Ingénieur du 1er arrondissement sera attaché, en outre, au Contrôle des études et travaux du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre et au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais (canaux de Calais, de Guines, d'Ardres et du Mardyck).

2e Arrondissement.

Études et travaux extraordinaires. — Amélioration et extension du port de Calais.

Bassin des chasses :
Terrassements — Écluses de chasses — Portes de ces écluses.
Avant-port :
Terrassements et dragages;
Quais Nord, Sud et Est;
Appontements métalliques du quai Nord.
Bassin à flot :
Écluses de navigation maritime;
Portes d'écluses;
Ponts tournants;
Engins de manœuvre hydaulique;
Quais du bassin à flot.
Forme de radoub :
Machnies d'épuisement et bateau-porte.
Écluses à sas de communication avec le bassin de batellerie.
Égouts, pavages et empierrements des quais et chaussées aux abords.
Dérivation du canal de Marck.

M. **Charguéraud**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Calais.

M. **Charguéraud** conserve d'ailleurs dans ses attributions l'exécution, pour le compte de la chambre de commerce de Calais, des travaux relatifs à l'outillage du port.

Arrêté du 15 *décembre.* — Le service maritime du département de la Manche, qui constitue actuellement un service spécial, est rattaché aux attributions du personnel du service ordinaire et du service hydraulique du même département.

M. **Gouton**, Ingénieur en Chef de 2e classe chargé, à la résidence de Cherbourg, du service spécial maritime du département de la Manche, est chargé du service ordinaire, du service hydraulique et du service maritime du même département.

La résidence de M. **Gouton** est maintenue provisoirement à Cherbourg.

L'emploi d'Ingénieur en Chef occupé par M. **de la Tribonnière** est supprimé.

Idem. — Le service du département de la Manche, actuellement réparti entre cinq Ingénieurs ordinaires (MM. **Auger**, **Jourde**, **Salley**, **Leroy** et **Longrais**) ne formera plus que trois

arrondissements d'Ingénieur ordinaire, qui seront constitués comme il suit :

1° *Arrondissement du Nord. Résidence Cherbourg.*

Route nationale n° 31, de la borne kilométrique 15 à Cherbourg, traversée de Cherbourg; annexes : 52^{kil},3.

Service maritimes. Ports de Saint-Waast, Barfleur, Cherbourg, Port-Bail, Port-Racine. Phares, fanaux et balises, etc.

M. **Auger**, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

2° *Arrondissement du Centre. Résidence Saint-Lô.*

Route nationale n° 13, de la limite du département du Calvados à la borne kilométrique 15;

Route nationale n° 171, d'Hyenville à Carentan;

Route nationale n° 172;

Route nationale n° 174;

Route nationale n° 175 (1re Section), 149^{kil},4;

Rivières de la Vire et de la Taute;

Ports de Carentan et de Régneville;

Havre de Blainville;

Canal de Coutances.

M. **Salley** (Jacques), Sous-Ingénieur.

M. **Salley** reste d'ailleurs attaché au service des chemins de fer de Carentan à la ligne de Sottevast à Coutances et de Carentan à Carteret.

3° *Arrondissement du Sud. Résidence Granville.*

Route nationale n° 171, de Granville à Hyenville;

Route nationale n° 24 *bis;*

Route nationale n° 173;

Route nationale n° 175 (2° Section);

Route nationale n° 176;

Route nationale n° 177.

Service maritime. Port de Granville.

Rivières de Sée, de Sélune et du Couesnon, baie du Mont-Saint-Michel. Phares, fanaux et balises, etc.

M. **Jourde** (Raoul), Ingénieur ordinaire de 3° classe.

M. **Jourde** reste d'ailleurs attaché au service du chemin de fer de Coutances à Régneville.

MM. **Leroy** et **Longrais**, Conducteurs principaux faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les emplois sont supprimés,

sont placés dans la situation de disponibilité jusqu'à ce qu'une nouvelle destination puisse leur être assignée.

Arrêté du 19 décembre. — L'emploi d'Ingénieur ordinaire vacant, à la résidence de Pont-Audemer, par suite du décès de M. **Chupeau-Hauteville**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, est supprimé.

M. **Hembert**, Conducteur de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, déjà chargé, à la résidence de Pont-Audemer, du 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Cordier**, est chargé, en outre, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord-Ouest du département de l'Eure, en remplacement de M. **Chupeau-Hauteville**.

Idem. — Le service ordinaire du département de la Vendée, actuellement réparti en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire (arrondissement du Nord, La Roche-sur-Yon; arrondissement du Sud, Fontenay-le-Comte) formera un seul arrondissement (M. **de Volontat**, Sous-Ingénieur, à La Roche-sur-Yon).

Idem. — Le 4e arrondissement (M. **Gauthier**, Ingénieur ordinaire à Tours) du service de la 3e Section de la navigation de la Loire est supprimé.

La partie de la Loire comprise entre la limite du département de Loir-et-Cher et Tours ($37^{kil},20$), qui formait la circonscription de l'arrondissement supprimé, est rattachée au 5e arrondissement (M. **Leroux**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Tours).

Par suite, les 5e, 6e, 7e et 8e arrondissements du service de la navigation de la Loire (3e Section) prennent respectivement les nos 4, 5, 6 et 7.

Arrêté du 20 décembre. — M. **Jullien** (Charles), Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé d'une mission d'études à l'étranger, est attaché, à la résidence de Calais, au service maritime du département du Pas-de-Calais (port de Calais — 1er arrondissement), emploi créé.

M. **Jullien** est attaché, en outre, au Contrôle des études et travaux du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre et au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, en remplacement de M. **Chargueraud**, qui reste exclusivement attaché au service maritime.

Arrêté du 22 décembre. — M. **Moreau** (Varenne), Conducteur de 2e classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, attaché, à la résidence de Moutiers, au service ordinaire du département de la Savoie, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Rochefort, en remplacement de M. **Capuron**, décédé.

M. **Moreau** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 22 décembre. — Le service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Roman**, à Périgueux, qui constitue trois arrondissements, formera à l'avenir un arrondissement unique d'Ingénieur ordinaire.

Cet arrondissement sera confié à M. **Le Grain**, Ingénieur ordinaire à Périgueux.

Toutefois, MM. **Mouret**, Ingénieur ordinaire à Périgueux, et **Soubamaigne**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Bergerac restent chargés du service de liquidation d'entreprises qui leur est actuellement confié sous les ordres de M. l'ingénieur en chef **Roman**.

Idem. — M. **Le Grain**, Ingénieur ordinaire de 3ᵉ classe à Périgueux, cesse d'être attaché au service ordinaire du département de la Dordogne.

Il est exclusivement attaché au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Roman**. — Arrondissement unique (Réorganisation) et au service de la navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vézère.

Idem. — M. **Morissen** dit **Lacombe**, Sous-Ingénieur disponible par suite de la réorganisation du service ordinaire du département de la Corrèze, est attaché, à la résidence de Périgueux, au service ordinaire du département de la Dordogne, en remplacement de M. **Le Grain**.

Arrêté du 23 décembre. — M. **de Thélin**, Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe attaché, à la résidence d'Avignon, au service ordinaire du département de Vaucluse, et à divers services de navigation et de chemins de fer, est attaché, à la résidence de Marseille, au service maritime du département des Bouches-du-Rhône, en remplacement de M. **Sébillotte**, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Weisgerber**, Ingénieur en Chef de 2ᵉ classe chargé, à la résidence d'Orléans, du service de la navigation de la Loire (3ᵉ section), est chargé, à la résidence de Paris, du service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Ouest, en remplacement de M. **Massieu**, nommé Inspecteur Général.

Idem. — M. **Guillon**, Ingénieur en Chef de 2ᵉ classe, chargé du service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine et de divers services de navigation et de chemins de fer, est chargé, à la résidence d'Orléans, du service de la navigation de la Loire (3ᵉ Section), en remplacement de M. **Weisgerber**.

Arrêté du 23 décembre. — M. **Rousseau** (Léon), Ingénieur en Chef de 2e classe en service détaché, Agent-Voyer en Chef du département d'Ille-et-Vilaine, est remis en activité et chargé, à la résidence de Rennes, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Guillon** :

1° Service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine;

2° Canal d'Ille-et-Rance et navigation de la Vilaine depuis l'amont du port de Dinan jusqu'au busc d'aval de l'écluse de Malon ;

3° Ports maritimes, phares et balises du littoral Nord du département d'Ille-et-Vilaine, et Rance maritime depuis l'amont du port de Dinan;

4° Contrôle des travaux des lignes de La Brohinière à Dinan et à Dinard et de Châteaubriant à Ploërmel.

M. **Rousseau** conserve d'ailleurs ses fonctions d'Agent-Voyer en chef du département d'Ille-et-Vilaine.

Arrêté du 26 décembre. — M. **Tollet** (Henri), Conducteur de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire attaché, à la résidence de Saint-Malo, aux services ordinaire et maritime du département d'Ille-et-Vilaine, est chargé, à la résidence de Bourges, de l'arrondissement du Centre du service ordinaire du département du Cher et du 2e arrondissement du service du canal de Berry, en remplacement de M. **Lecompte**, en congé pour raisons de santé.

M. **Tollet** continuera de remplir les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Monribot** (Camille), Conducteur de 2e classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire attaché, à la résidence de Lavaur, au service ordinaire du département du Tarn et au service d'études et travaux relatifs au régime général du bassin du Tarn, passe, à la résidence de Montauban, au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, au service de la navigation du Tarn et au service d'études et travaux relatifs au régime général du bassin de cette rivière, en remplacement de M. **Jourdes**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Monribot** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

II. — CONDUCTEURS

1° DÉCORATION.

Décret du 30 *décembre* 1887. — M. **Leroy** (Louis), Conducteur principal, est nommé chevalier de l'ordre national de la Légion d'Honneur.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

5 *décembre* 1887. — M. **Dubost** (Louis), Concours de 1881 — n° 144, Corrèze, service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.

6 *décembre*. — M. **Longueville** (Louis), Concours de 1881 — n° 31, service municipal de la ville de Bordeaux.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

9 *décembre*. — M. **Guyonnaud** (Josué), Concours de 1882 — n° 305, Vienne, service des études et travaux du chemin de fer de Poitiers au Blanc.

Idem. — M. **Gross** (Joseph), Concours de 1882—n° 309, Haute-Marne, service du canal de la Marne à la Saône.

Idem. — M. **Gérandal** (Charles), Concours de 1882 — n° 312, Aisne, service du canal de l'Oise à l'Aisne.

Idem. — M. **Hamel** (Désiré), Concours de 1882—n° 313, Finistère, service du canal de Nantes à Brest.

Idem. — M. **Pradié** (Paul), Concours de 1882 — n° 322, Lot, service ordinaire.

Idem. — M. **Pech** (Louis), Concours de 1882 — n° 328, Gers, service des études et travaux du chemin de fer de Condom à Riscle.

Idem. — M. **Diébold** (Léon), Concours de 1882—n° 336, Seine, service de la navigation de la Seine, 2e section et service des études du chemin de fer métropolitain.

Idem. — M. **Rouillard** (Pierre), Concours de 1882 — n° 348, Indre, service ordinaire.

26 *décembre*. — M. **Haumont** (Henry), Concours de 1880—n° 89, Vosges, service du canal de l'Est — branche sud.

Idem. — M. **Billiet** (Antoine), Concours de 1881 — n° 470, Ain, service ordinaire.

Idem. — M. **Garçon** (Julien), Concours de 1882 — n° 63, Pas-de-Calais, service ordinaire.

26 *décembre.* — M. **Aïmo** (Antoine), Concours de 1881 — n° 505, Bouches-du-Rhône, service du Contrôle de travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gay.**

3° AVANCEMENTS.

7 *décembre* 1887.—M. **Roure** (Auguste), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Jura et au service des études et travaux du chemin de fer de Verges à Jeurre, est nommé Conducteur principal.

9 *décembre.* — M. **Boucher** (Emile), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (2e Section) et, en outre à titre provisoire, au service des études du chemin de fer métropolitain, est élevé à la 2e classe de son grade.

Idem. — M. **Arana** (François), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (2e Section) et, en outre à titre provisoire, au service des études du chemin de fer métropolitain, est élevé à la 2e classe de son grade.

Idem. — M. **Chevalier** (Flavien), Conducteur de 3e classe, élève-externe à l'École nationale des Ponts et Chaussées, attaché, en outre à titre provisoire, au service des études du chemin de fer métropolitain, est élevé à la 2e classe de son grade.

Idem. — M. **Blancard** (Henri), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Seine et, en outre à titre provisoire, au service des études du chemin de fer métropolitain, est élevé à la 3e classe de son grade.

4° SERVICE DÉTACHÉ.

19 *décembre* 1887. — M. **Berchet-Moguet** (Emmanuel), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Ain, au service des études et travaux du chemin de fer de St-Claude à La Cluse, est autorisé à entrer au service vicinal du département de l'Ain.

M. **Berchet-Moguet** sera considéré comme étant en service détaché.

5° CONGÉS.

5 *décembre* 1887. — M. **Buso** (Albert), Conducteur de 4e classe, attaché an service ordinaire du département de la Dordogne et au service de la navigation de la Dordogne, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pendant deux ans, pour entrer au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama.

6 *décembre.* — Est rapporté l'arrêté du 4 septembre 1886, par lequel M. **Duclou** (Jean), Conducteur de 3e classe précédemment attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, a été déclaré démissionnaire à dater du 13 août de la même année.

M. **Duclou** est mis en congé sans traitement jusqu'au moment où les circonstances permettront de le remettre en activité.

12 *décembre.*—M. **Vaissière** (Bernard), Conducteur de 4e classe, détaché au service de l'Administration des chemins de fer de l'État, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pendant deux ans, pour affaires personnelles.

16 *décembre.* — M. **Tussac** (Emile), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pendant un an, et autorisé à entrer au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama.

6° CONGÉS RENOUVELABLES.

5 *décembre* 1887. — M. **Lhombral** (Emile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Blois à Romorantin, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama.

20 *décembre.* — M. **Martin** (Isidore), Conducteur de 2e classe en congé sans traitement, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à s'occuper de l'installation de l'usine Donadieu, à Marseille.

Idem. — M. **Gody** (Alcide), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Roanne à Chalon-sur-Saône, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

L'arrêté du 3 novembre qui avait attaché M. **Gody** au service de la 2e section de la navigation de la Loire est rapporté.

7° DÉMISSION.

20 *décembre* 1887. — Est acceptée la démission de M. **Picand** (Léopold), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Creuse, au service des études et travaux du chemin de fer d'Urciers à Lavaud-Franche.

8° RETRAITES.

Date d'exécution.

M. **Abauzit** (Emmanuel), Conducteur principal, Alpes-Maritimes, service ordinaire. . . . . 12 déc. 1887

M. **Raymond** (Jean), Conducteur de 3e classe, détaché au service hydraulique du département de l'Hérault . . . . 1er janv. 1888

M. **Roure** (Auguste), Conducteur principal, Jura, service ordinaire et service des études et travaux du chemin de fer de Verges à Jeurre. . . 1er janv. 1888

M. **Corolleur** (Hervé), Conducteur de 2e classe, Yonne, service du canal du Nivernais et de la Haute-Yonne. 1er janv. 1888

M. **Leloutre** (Edouard), Conducteur principal, Manche, service maritime. . . . . 1er fév. 1888

M. **Ramadier** (Camille), Conducteur principal, Lozère, service ordinaire. . . . . 1er mars 1888

M. **Dubois** (Barthélemy), Conducteur de 2e classe, Gers, service ordinaire. . . . . 1er mars 1888

9e DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Bourdin** (Jules), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement . . . . 31 juill. 1882

M. **Boy** (Adolphe), Conducteur de 2e classe, détaché au service de l'hydraulique agricole du département des Hautes-Pyrénées. . . . . 11 sept. 1887

M. **Corlay** (Félix), Conducteur de 3e classe, Pyrénées-Orientales, service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes. . . . 22 nov. 1887

M. **Bernard** (Janvier), Conducteur de 2e classe, détaché au service municipal de la ville de Bordeaux. . . . . 23 nov. 1887

M. **Chupeau-Hauteville**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Pont-Audemer. . . . . 28 nov. 1887

M. **Doulcet** (Camille), Conducteur de 1re classe, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême. . . . . 26 déc. 1887

10e DÉCISIONS DIVERSES.

5 *décembre* 1887. — M. **Balard** (Marc), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Tarn, au service des études e

travaux du chemin de fer de Montauban à Castres, passe, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis.

5 *décembre.* — M. **Laborde** (Pierre), Conducteur de 2e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.

Idem. — M. **Lacan** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin, passe dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis.

Idem. — M. **Coret** (François), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Dax à Saint-Sever, passe dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis.

Idem. — M. **Millet** (Georges), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, est remis en activité et attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin fer de Montauban à Brive.

Idem. — M. **Bergerol** (Baptiste), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Marvejols à Neussargues, passe dans le département du Lot, au sevice des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.

Idem. — M. **Hézard** (Augustin), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Manche, au service des études et travaux du chemin de fer d'Avranches à Domfront, passe dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.

Idem. — M. **Lagron** (Claude), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Chagny à Auxonne, passe dans le département de la Côte-d'Or, même service.

12 *décembre.* — M. **Castet** (Ferdinand), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Mayenne, au service des études et travaux du chemin de fer de Pouancé à Laval, passe dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.

Idem. — M. **Dutilh** (Paul), Conducteur de 4e classe attaché,

dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, passe dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.

12 *décembre*. — M. **Bonnes** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Lavelanet à Bram, passe dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.

Idem. — Est rapporté l'arrêté du 17 novembre 1887, par lequel M. **Kerbrat** (Jean), Conducteur de 2e classe dans le département de la Lozère, a été attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Tours à Sargé.

M. **Kerbrat** passe au service maritime du département de la Gironde.

Idem. — M. **Lamandé** (Alfred), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, passe au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

Idem. — M. **Malroux** (Georges), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis, passe dans le département de la Haute-Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche.

Idem. — M. **Ducos** (Barthélemy), Conducteur de 2e classe, attaché au service maritime du département de la Gironde, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer du Midi.

Idem. — M. **Héraud** (Edouard), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Buzançais à Argent, passe au service ordinaire du département de la Dordogne et au service de la navigation de la Dordogne.

Idem. — MM. **Monmont** (Guillaume), Conducteur de 3e classe et **Jarty** (Léon), Conducteur de 4e classe, attachés au service ordinaire du département de la Corrèze et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Clermont à Tulle et de l'embranchement d'Eygurande à Vendes, restent exclusivement attachés au service ordinaire du département de la Corrèze.

Idem. — M. **Renou** (Charles), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Dordogne et au service

des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême, cesse d'être attaché à ce dernier service.

12 *décembre.* — M. **Sallomon** (Frédéric), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Charente-Inférieure, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Laurent-de-la-Prée à la pointe de La Fumée et au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'État, est attaché exclusivement à ce dernier service.

19 *décembre.* — M. **Albouy** (Auguste), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à Séverac, passe au service ordinaire du département de l'Aveyron.

20 *décembre.* — M. **Langlet** (Alexis), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement est remis en activité et attaché, dans le département de la Nièvre, au service de la navigation de la Loire (2e section).

Idem. — M. **Hurtu** (Ernest), Conducteur de 2e classe, détaché au service des Travaux publics de Nossi-Bé, et remis à la disposition de l'Administration des Ponts et Chaussées par M. le Ministre de la Marine et des Colonies, est attaché, dans le département des Ardennes, au service du canal des Ardennes.

23 *décembre.* — M. **Hulin** (Joseph), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Saumur à Château-du-Loir, passe dans le département de la Vendée, au service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet.

Idem. — M. **Hervé** (Jean), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service des études et travaux du chemin de fer de Nantes à Segré, passe au service de la 4e section de la navigation de la Loire, même département.

Idem. — M. **Rousset** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Creuse, au service des études et travaux du chemin de fer de Montluçon à Eygurande, passe dans le département d'Indre-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Tours à Sargé.

24 *décembre.* — M. **Nédelec** (Albert), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Finistère, au service des études et travaux du chemin de fer de Carhaix à Morlaix, passe au service maritime du département du Pas-de-Calais.

Idem. — M. **Pezron** (Pierre), Conducteur de 4e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour

la construction du réseau concédé, est attaché au service maritime du département du Pas-de-Calais.

24 *décembre.* — M. **Petitdemange** (Charles), Conducteur de 2e classe démissionnaire, est réintégré dans son ancien grade et attaché au service maritime du département du Pas-de-Calais.

26 *décembre.* — M. **Combot** (Eugène), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, est remis en activité et attaché, dans le département des Deux-Sèvres, au service des études et travaux du chemin de fer de Niort à Montreuil-Bellay.

Idem. — MM. **Corbière** (Jules), Conducteur principal, et **Mailhé** (Jules), Conducteur de 3e classe, attachés dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, passent dans le département de l'Hérault, même service.

Idem. — M. **Barets** (Joseph), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême, passe dans le département de la Gironde, même service.

Idem. — M. **Grégoire** (François), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service de la navigation de la Loire (3e section), passe dans le département du Loiret, même service.

26 *décembre.* — M. **Merle** (Barthélemy), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Bouches-du-Rhône, au service du Contrôle de travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gay**, passe dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

29 *décembre.* — M. **Loiseau** (Jules), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Manche, au service ordinaire et au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'Ouest, cesse d'être attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Benoit** (Achille), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Allier, au service du canal de Berry et au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de Paris à Orléans et prolongements, reste exclusivement attaché à ce dernier service.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 12)

[11 mars 1887]

Communes. — Droit de stationnement. — Perception. — Compétence. — Ministre. — Recours pour excès de pouvoirs. — Rejet. — (Compagnie parisienne du Gaz et compagnie de navigation Havre-Paris-Lyon (droits de stationnement devant le port de Clichy.)

Une compagnie de navigation n'est pas recevable à déférer au Conseil d'État, pour excès de pouvoirs (dans l'espèce, pour vice de forme et violation de la loi), une délibération approuvée par le ministre de l'intérieur par laquelle le conseil municipal d'une commune a ordonné la perception à son profit d'un droit de stationnement sur les dépendances d'une rivière navigable et flottable. — Cette décision ne fait pas obstacle à ce que le requérant se pourvoie devant les tribunaux judiciaires dans les attributions desquels a été placé le contentieux des droits de stationnement (*).

VU LE RECOURS... pour la compagnie parisienne du Gaz et pour la compagnie de navigation Havre-Paris-Lyon, société anonyme... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — un arrêté du maire de Clichy du 25 mai 1842, ensemble la délibération du conseil municipal de ladite commune du 5 janvier 1842 et la décision approbative du Ministre de l'intérieur du 19 avril de la même année, ainsi que la décision du 13 février 1885, par laquelle le maire de Clichy a prétendu appliquer aux compagnies requérantes l'arrêté de 1842; — *Ce*

(*) Voy. Commune de Courbevoie contre Durenne, 16 juillet 1886, p. 615 (*Rec. des Arr. du C. d'État*).

faisant, attendu que cet arrêté pris dans le but d'établir un droit de stationnement sur la Seine devant le port de Clichy et la rive communale est nul en la forme par suite de l'inaccomplissement des formalités protectrices de la navigation, de la circulation et de la liberté du commerce, l'établissement des taxes n'ayant pas été précédé de l'avis du Ministre des travaux publics et d'une enquête dans les formes prescrites par l'instruction du 20 mars 1825; et, d'autre part, ayant été autorisé par le Ministre de l'intérieur, alors qu'une ordonnance royale était nécessaire; qu'au fond, c'est illégalement que le droit de stationnement est perçu en raison de la surface occupée sur la rivière par les trains et bateaux, cette base de perception étant condamnée par une jurisprudence administrative constante;

Vu le mémoire en défense pour la commune de Clichy... tendant au rejet du recours, par le motif que les compagnies requérantes ne justifient pas qu'on ait omis, lors de la création des droits de stationnement, aucune des formalités substantielles prescrites par les lois et règlements alors en vigueur; qu'au fond, aucune disposition législative ne s'oppose à ce que les taxes soient perçues d'après la surface occupée par les bateaux, et que les décisions ministérielles intervenues sur cette question sont sans application à l'espèce;

Vu la loi des 16-24 août 1790, titre II, art. 3 et 7;

Vu la loi du 11 frimaire an VII et celle du 18 juillet 1837;

Vu la loi des 7-11 septembre 1790, art. 2;

Vu la loi du 24 mai 1872;

CONSIDÉRANT que le pourvoi formé par les compagnies requérantes a pour objet de faire annuler, comme irréguliers en la forme et illégaux au fond, les actes susvisés de 1842, en vertu desquels la commune de Clichy prétend percevoir un droit sur les bateaux stationnant dans son port;

Considérant que, d'après la loi des 7-11 septembre 1790, c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de connaître des contestations qui peuvent s'élever au sujet du recouvrement des droits de stationnement perçus par les communes, en vertu de la loi du 11 frimaire an VII, et que les actes attaqués ne font pas obstacle à ce que la compagnie du Gaz soumette à l'autorité judiciaire, si elle s'y croit fondée, une demande en restitution des droits qu'elle a payés, et conteste devant cette autorité la légalité des actes en vertu desquels ces droits ont été perçus; qu'il suit de là que la requête des compagnies du Gaz et de Navigation doit être rejetée comme non recevable... (Rejet.)

(N° 13)

[11 mars 1887]

Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation. — Construction d'un mur sur un terrain qui n'est pas une dépendance nécessaire d'un chemin vicinal d'intérêt commun. Pas de contravention. Relaxe. — (Sieur Timotei.)

Vu la requête du sieur Timotei... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 20 octobre 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Corse l'a condamné par défaut à démolir un mur construit par lui, comme ayant été élevé sur les dépendances du chemin vicinal d'intérêt commun n° 41, dans la commune de Rapaggio ; — *Ce faisant, attendu* que le terrain sur lequel il a élevé son mur est sa propriété, ainsi que l'a reconnu un jugement du juge de paix de Piedicroce du 28 février 1881, qui l'a maintenu en possession dudit terrain ; le renvoyer des fins du procès-verbal dressé contre lui ;

Vu les observations du Ministre de l'intérieur tendant, attendu que le mur du sieur Timotei a été élevé partie sur les dépendances du chemin vicinal d'intérêt commun n° 41, partie sur un chemin public rural, au maintien de l'arrêté attaqué en ce qui concerne la partie du mur sise sur les dépendances de la voie vicinale et à sa réformation en ce qui concerne la partie du mur sise sur le chemin public rural, au sujet duquel le conseil de préfecture n'est pas compétent ;

Vu la loi du 9 ventôse an XIII :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment des plans et profils joints au dossier que le terrain sur lequel a été construit le mur du sieur Timotei n'est pas une dépendance nécessaire du chemin vicinal d'intérêt commun n° 41 ; qu'ainsi la construction de ce mur ne constitue pas une anticipation sur le domaine public vicinal, et que c'est, dès lors, à tort que le conseil de préfecture en a ordonné la démolition... (Arrêté annulé. Renvoi des fins du procès-verbal.)

(N° 14)

[11 mars 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. —
(Sieurs Louchard et Marey contre veuve Rommel.)

Expertise. — Lorsqu'à la suite d'une expertise amiable faite par des experts choisis par les parties et n'ayant pas prêté serment, la tierce expertise est seule attaquée et annulée, les parties ne peuvent pas, après une nouvelle expertise régulière, invoquer pour la première fois devant le Conseil d'État l'irrégularité de l'expertise.

Vu la requête pour les sieurs Louchard et Marey... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 22 février 1884, par lequel le conseil de préfecture du Nord a fixé à 26.126f,48 l'indemnité due à la dame veuve Rommel, à raison de l'occupation pour extraction de terre à briques, de diverses parcelles de terrain qu'elle possède dans la commune de Rosendaël; — *Ce faisant...* réduire à 14.456f,40 l'indemnité due à la dame Rommel; très subsidiairement, la réduire au chiffre de 23.717f,08, proposé par le tiers expert, ordonner la restitution, avec intérêts, des sommes indûment versées, le tout avec les conséquences de droit et dépens, y compris les frais d'expertise et de tierce expertise;

Vu le mémoire en défense présenté par la dame Rommel... tendant à la confirmation de l'arrêté attaqué et à la condamnation des entrepreneurs au paiement des intérêts des intérêts des sommes dues à partir du 21 juin 1882, et aux dépens, par les motifs que les conclusions des demandeurs ne sont pas fondées; que deux tierces expertises ont eu lieu, à deux années d'intervalle et ont abouti à peu près au même résultat, qu'ainsi le conseil de préfecture a fait une juste appréciation de la valeur réelle des terrains et de l'importance du préjudice causé à chaque parcelle;

Vu les observations additionnelles présentées pour les sieurs Louchard et Marey... par lesquelles tout en persistant dans leurs précédentes conclusions, ils déclarent conclure en outre à l'annulation de l'arrêté attaqué, par les motifs qu'il n'y a pas eu d'expertise; que le conseil de préfecture s'est borné à faire pro-

céder à la tierce expertise à la suite d'un examen des lieux fait par deux experts amiables qui n'avaient pas prêté serment officiel ;

Vu le mémoire en réplique pour la dame veuve Rommel... par lequel elle soutient que l'arrêté attaqué doit être maintenu, par les motifs que le conseil de préfecture a statué non sur l'expertise, mais sur la tierce expertise, qui est régulière; que l'irrégularité invoquée a été couverte par l'acquiescement ou tout au moins par le silence des parties; qu'en tous cas, les demandeurs, qui n'ont pas contesté la régularité de l'expertise devant les premiers juges, ne sont pas recevables à le faire pour la première fois en appel; et déclare persister au fond dans ses précédentes conclusions;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que l'expertise amiable, à laquelle il aurait été tout d'abord procédé ne saurait remplacer l'expertise préalable prescrite par l'article* 56 *de la loi du* 16 *septembre* 1807:

Considérant que les requérants n'ont, à aucun moment, soulevé ce moyen devant le conseil de préfecture ; que, lors de leur premier pourvoi, ils se sont bornés à dénoncer l'irrégularité de la tierce expertise, confiée à un conducteur des ponts et chaussées et que, par décision du 13 août 1883, le Conseil d'État a, conformément à leurs conclusions, renvoyé les parties devant le conseil de préfecture pour être statué après une nouvelle tierce expertise faite de conformité à l'article 56 précité ;

Considérant que, par l'arrêté attaqué le conseil de préfecture ayant statué au vu de la tierce expertise à laquelle il avait été procédé en exécution de ladite décision, les requérants ne sont pas recevables à se prévaloir aujourd'hui du vice de forme par eux allégué ;

AU FOND:

Considérant qu'il n'est pas établi que le conseil de préfecture, en allouant à la dame veuve Rommel une indemnité de 26.126f,48, ait inexactement évalué la valeur primitive des terrains occupés et le préjudice causé;

Sur les intérêts :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la dame Rommel a demandé les intérêts des sommes dues, le 21 juin 1882 dans la première instance devant le Conseil d'Etat; qu'il y a lieu dès lors, conformément à l'article 1153 du Code civil, de les lui accorder à partir de cette date et de réformer sur ce point l'arrêté attaqué ;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant qu'ils ont été demandés par la dame Rommel le 4 juillet 1884, dans son mémoire en défense, et qu'à cette date il était dû plus d'une année d'intérêts ;

Sur les frais d'expertise et de tierce expertise :

Considérant que les sieurs Louchard et Marey ne justifient pas que le conseil de préfecture, dans la répartition des frais d'expertise et de tierce expertise, ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire... (Requête rejetée. Intérêts de la somme allouée par le conseil de préfecture accordés à partir du 21 juin 1882, capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à dater du 4 juillet 1884. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Sieurs Louchard et Marey condamnés aux dépens.)

(N° 15)

[11 mars 1887]

Voirie (Grande). — Ports maritimes. — Dépôt sur le quai. — Contravention. — (Sieur Nénert.)

Dépôt de matériaux sur le quai pendant un temps dépassant le délai réglementaire de trois jours: prescription d'un an acquise: condamnation aux frais d'enlèvement et à ceux du procès-verbal. Régularité (*).

Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur une demande reconventionnelle formée par le délinquant contre l'État à raison du dommage que lui auraient causé les officiers du port par le conseil de préfecture.

Vu la requête du sieur Nénert... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 27 mars 1885 dans celles de ses dispositions par lesquelles le conseil de préfecture de la Gironde l'a condamné aux frais du procès-verbal qui a été dressé contre lui pour dépôt prolongé de matériaux sur le terre-plein du quai, ainsi qu'au remboursement des dépenses de leur enlèvement d'office, et s'est déclaré incompétent en ce qui concerne la demande reconventionnelle en dommages-intérêts introduite

---

(*) Voy. Table décennale, 1875-1884, p. 966 (*Rec. du C. d'État*); — 4 février 1887, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1887, p. 823.

par le sieur Nénert ; — *Ce faisant, attendu* que c'est à tort que le conseil de préfecture ne l'a pas admis à faire la preuve que le dépôt de ses matériaux ne s'était pas prolongé au delà des limites prescrites ; que, contrairement aux prescriptions du règlement, aucune mise en demeure ne lui avait été adressée lorsque l'administration a fait enlever d'office les matériaux ; que, si le conseil de préfecture a fait à bon droit bénéficier le sieur Nénert de la prescription qui ne permettait plus de le condamner à l'amende, il n'aurait pas dû le condamner aux frais de l'enlèvement des matériaux et à ceux du procès-verbal ; en ce qui concerne la demande en dommages-intérêts, que c'est à tort que le conseil de préfecture s'est declaré incompétent ; décharger le requérant des condamnations prononcées contre lui, condamner le service du port à lui payer la somme de 1.000 francs à titre de dommages-intérêts ;

Vu les observations en défense du Ministre des travaux publics... tendant au rejet de la requête, attendu que le conseil de préfecture pouvait, tout en faisant bénéficier le contrevenant de la prescription en ce qui concerne l'amende, le condamner au paiement des frais d'enlèvement des matériaux ; que, d'autre part, le requérant ne saurait être admis à prouver que le procès-verbal aurait inexactement relaté les faits ; que les ingénieurs affirment que le dépôt s'est prolongé pendant longtemps et que plusieurs avertissements ont été donnés au requérant ; que la demande reconventionnelle en dommages-intérêts n'est pas recevable ;

Vu l'ordonnance sur la marine d'août 1681 ;

Vu les lois du 29 floréal an X et du 23 mars 1842 ;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal dressé contre le sieur Nénert que le requérant a laissé des matériaux lui appartenant séjourner sur le terre-plein du quai pendant plus de trois jours ; que ce fait constituait une contravention aux prescriptions de l'ordonnance sur la marine d'août 1681 ; qu'à la date du 29 novembre 1883 et du 4 janvier 1884, le sieur Nénert avait été mis en demeure d'opérer l'enlèvement desdits matériaux, et que, dans ces circonstances, il appartenait aux officiers de port de faire transporter d'office au lieu de dépôt désigné pour cet objet les matériaux laissés sur le quai au delà du délai réglementaire ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a déclaré le sieur Nénert auteur de la contravention qui lui était imputée, et qu'il l'a condamné, les poursuites à fin d'amende étant éteintes par la prescription, au remboursement des frais

d'enlèvement des matériaux et aux frais du procès-verbal... (Rejet.)

(N° 16)

[11 mars 1887]

Voirie (Grande). — Rivières navigables et flottables. — Alluvions. — Travaux publics. — Port. — Occupation définitive. — Riverain. — Compétence. — Excès de pouvoirs. — Recevabilité. — (Veuve Astier.)

Lorsqu'à la suite de travaux exécutés par l'administration dans le but de créer un port au long d'une rivière navigable et flottable, une partie de cette rivière a été comblée au droit de la propriété d'un riverain, celui-ci n'est pas recevable à demander l'annulation pour excès de pouvoirs du décret qui a fixé pour limites du port les limites naturelles du fleuve reconnues par un ancien décret.

Il n'est pas recevable à déférer au Conseil d'État pour excès de pouvoirs la décision par laquelle le ministre des travaux publics a refusé de procéder, sur sa demande, à une nouvelle délimitation de la rivière. Le décret et la décision attaqués ne font pas obstacle à ce que le riverain fasse valoir devant l'autorité judiciaire son droit à une indemnité, dans le cas où il serait établi que l'administration a incorporé une partie de sa propriété dans l'ouvrage public qu'elle a établi(*).

Vu: 1° LES DEUX REQUÊTES pour la dame veuve Astier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler pour excès de pouvoirs: — 1° un décret du 18 août 1883, ayant fixé les limites du port des Carrières-Charenton, et compris dans lesdites limites un terrain revendiqué comme la propriété de la dame Astier; 2° une decision du Ministre des travaux publics du 17 juillet 1884, par laquelle ledit ministre a approuvé une décision antérieure du préfet de la Seine et maintenu aux droits de la propriété de la requérante une délimitation de la Seine non conforme aux limites naturelles actuelles de ce fleuve;

(*) Voy. 12 mai 1877. (Conflit veuve Dodun, *Ann.* 1878, p. 965.)

Vu : 2° le mémoire ampliatif présenté à l'appui des deux requêtes ci-dessus visées... tendant aux mêmes fins ; — *Ce faisant, attendu* que la dame veuve Astier est propriétaire, à Charenton, d'un terrain qui de tout temps a eu la Seine pour limite du côté du midi ; qu'en 1838 un chemin de halage large de $3^m,25$ était en bordure de cette propriété ; que le 28 novembre 1859 un arrêté préfectoral fut pris délimitant le domaine public fluvial et attribuant au chemin de halage une largeur de $9^m,75$; que cet accroissement de la rive était certainement dû à un travail d'alluvionnement qui, depuis lors, a continué à se former successivement et imperceptiblement, au point de mettre à la disposition du sieur Astier un terrain assez étendu pour y manipuler des marchandises ; mais que récemment et de la façon la plus inattendue la commune de Charenton a émis la prétention de faire payer au propriétaire des droits de stationnement pour les marchandises déposées sur ce terrain et qu'un décret a été rendu dans ce sens à la date du 18 août 1883, maintenant la délimitation fixée par l'arrêté préfectoral de 1859 ; que la requérante s'est alors pourvue devant le Ministre des travaux publics à l'effet de faire réformer ledit arrêté préfectoral et de faire ordonner une nouvelle délimitation de la Seine, mais que le ministre a repoussé cette demande et qu'alors la dame Astier a formé une requête devant le Conseil d'Etat ; qu'en fait, il n'est pas douteux que le terrain dont s'agit constitue une alluvion et ne doit pas être compris dans le domaine public ; qu'en droit la jurisprudence et la doctrine sont d'accord pour dire que, la loi ne s'attachant pas à la cause qui produit l'alluvion et ne considérant que le mode de formation des atterrissements, il y a alluvions dès que l'accroissement de la rive est successif et imperceptible ; qu'ainsi il n'y a pas lieu de rechercher si les particuliers ou l'État, par des travaux quelconques, ont facilité la formation des terres d'alluvion ; qu'il suit de là, qu'en admettant que l'administration ait, dans l'espèce, fait exécuter certains travaux dans le lit du fleuve et en aval de la propriété Astier, ces travaux ne peuvent constituer un obstacle légal à l'existence de l'alluvion ; par ces motifs, annuler les décisions attaquées ; subsidiairement, ordonner sur les lieux telle mesure d'instruction que le Conseil d'État jugerait nécessaire ;

Vu les observations du Ministre des travaux publics tendant au rejet de la requête, par les motifs que l'accroissement de la rive serait dû non pas à un travail d'alluvionnement, mais à des remblais exécutés aux Carrières-Charenton depuis 1857 au

moyen de décharges publiques, dans le but précisément de conquérir sur le fleuve le terre-plein auquel prétend avoir droit la requérante ; que, s'il est constant que l'alluvion est la propriété du riverain, il serait excessif de prétendre que l'administration agissant dans l'intérêt public fait exécuter en rive d'une propriété des dépôts qui donnent lieu, pour ainsi dire instantanément, à l'émersion de surfaces considérables, ces surfaces doivent encore appartenir au riverain comme des alluvions naturelles; qu'au surplus il est inexact de dire que les remblais opérés par l'administration n'ont été exécutés qu'en aval de la propriété Astier; qu'en effet, c'est au-devant de ladite propriété que d'abord, et dès 1857, une décharge publique fut établie; qu'enfin la requérante a tort de se plaindre de l'arrêté de délimitation pris en 1869, ledit arrêté lui ayant, par l'effet d'une excessive bienveillance, et en englobant une partie des talus artificiels, attribué la propriété, pour le marchepied de halage, d'une bande de terrain large, non plus de 3m,25, mais de 9m,75; qu'ainsi la dame Astier n'est pas fondée à se plaindre;

Vu le mémoire en réplique présenté pour la dame Astier... par lequel la requérante persiste dans ses conclusions par les motifs qu'en réalité l'accroissement de la rive est dû à la combinaison de deux causes : l'une naturelle, c'est l'apport continuel de terres qui a eu lieu sur ce point sous l'action du courant de la Marne et du courant de la Seine ; l'autre artificielle, c'est l'apport fait par l'Administration d'une certaine quantité de pierres et de débris; que la question est de savoir en quel lieu exactement ces déblais ont été déposés; que l'administration soutient que c'est entre la propriété Astier et l'île Quincangrogne, mais que l'île ainsi dénommée se trouve indiquée au plan du cadastre de 1842 en aval de la propriété Astier ; que de plus, lorsqu'il s'est agi du barrage de l'île Quincangrogne en 1887 on a délimité le domaine public à 2m,50 au-dessus de l'étiage et fixé sa cote à 29m,01 ; qu'il n'y a pas de raison pour ne pas appliquer la même cote à la rive droite de la Seine ; mais que cette rive ayant été rechargée à plusieurs reprises et ces rechargements couvrant aujourd'hui les alluvions, il y aurait lieu de rechercher les portions de rive dont le niveau dépassait, avant les rechargements, la cote de 29m,01 pour préciser le point où s'arrête le domaine public et au-dessus duquel commencent les terres d'alluvions; que pour ces motifs une expertise droit être ordonnée par le Conseil d'Etat;

Vu l'article 556 du Code civil ;

Vu les lois des 22 décembre 1789, 8 janvier 1790, 22 novembre, 1er décembre 1790, et 19-22 juillet 1791 ;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872, article 9 ;

CONSIDÉRANT que la dame Astier demande : 1° l'annulation du décret du 18 août 1883, dans celles de ses dispositions qui ont donné pour limite au port des Carrières de Charenton la limite du lit de la Seine, telle qu'elle aurait été fixée par un arrêté du préfet de la Seine du 28 novembre 1859, au droit de la propriété de la requérante ; 2° l'annulation de la décision du 17 juillet 1884, par laquelle le Ministre des travaux publics s'est refusé à ordonner une nouvelle délimitation du lit du fleuve ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment des rapports des ingénieurs joints au dossier, que la délimitation opérée en 1859 n'a pas eu pour effet d'étendre les limites du lit du fleuve au delà de ses limites naturelles ; que, depuis 1859, les dépôts effectués dans le lit de la Seine par l'Administration ou avec son autorisation ont eu pour résultat de combler le bras de Seine qui séparait en 1859 la propriété Astier de l'île de Quincangrogne et de créer le terre-plein qui forme aujourd'hui le port des Carrières ; que ce port constitue un ouvrage public qui s'étend jusqu'à la limite assignée en 1859 au lit du fleuve vis-à-vis de l'immeuble appartenant à la requérante ; que, dès lors, la dame Astier n'est fondée à attaquer ni le décret du 18 août 1883 qui s'est borné à constater les limites du port des Carrières, telles qu'elles résultent des travaux exécutés pour son établissement, ni la décision du Ministre des travaux publics, qui maintient, pour la fixation des dépendances du domaine public fluvial, au droit de la propriété de la requérante, la délimitation régulièrement approuvée en 1859 ; que, d'ailleurs, les décret et décision attaqués ne font pas obstacle à ce que la dame Astier, si elle se croit fondée à prétendre que le port des Carrières-Charenton a été établi, en partie, sur des terrains lui appartenant à titre d'accession, fasse valoir devant l'autorité compétente ses droits à une indemnité... (Rejet.)

(N° 17)

[18 mars 1887]

Travaux publics. — Communes. — Offre de concours. — Cession gratuite de terrains communaux promise à une compagnie de

chemin de fer pour la construction d'une gare. — Validité de l'engagement. — Approbation implicite. (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre commune de Camps.)

L'engagement pris par un conseil municipal envers une compagnie de chemins de fer de céder gratuitement des terrains communaux à la condition que la gare projetée serait déplacée est valable et obligatoire pour la commune, bien qu'il n'ait pas été approuvé par le préfet en conseil de préfecture, si l'administration a autorisé et si la compagnie a exécuté le changement d'emplacement de gare demandé par le conseil municipal (*).

Vu le recours de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise annuler — un arrêté du 14 janvier 1882, par lequel le conseil de préfecture du Var, après le renvoi fait à l'autorité administrative par l'ordonnance du président du tribunal civil de Brignoles, statuant en référé à la date du 5 avril 1879, a déclaré nulle la cession gratuite de terrains consentie par la commune de Camps pour l'établissement de la voie ferrée d'Aix à Carnoules; — *Ce faisant, attendu* que, par délibération des 29 février et 29 décembre 1876, 15 juillet et 19 décembre 1877, 31 mars 1878, le conseil municipal de Camps s'est engagé à céder gratuitement à la requérante les terrains communaux traversés par le chemin de fer et à con-

(*) Rapp. Compagnie de l'Est, 30 avril 1863, p. 399 et les notes, 2e Table générale 1859-1874, t. II, p. 440, 470, 594; 3e Table générale 1875-1884, p. 140, 779, 894 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*). — Le ministre de l'intérieur a conclu à l'admission du pourvoi dans les termes suivants :

« Il est incontestable qu'il est intervenu entre la commune de Camps un contrat synallagmatique liant les deux parties. On ne peut méconnaître, il est vrai, que s'agissant, dans l'espèce, de l'aliénation de terrains communaux, la cession faite par la commune devait être approuvée par le préfet en conseil de préfecture, mais il ne s'ensuit pas nécessairement que cette irrégularité doive entraîner la nullité du contrat. Malgré le vice de forme reconnu, ce contrat qui a été exécuté par la compagnie n'en subsiste pas moins dans son principe vis-à-vis de la commune qui ne saurait exciper d'un fait qui n'est pas le sien, et le conseil de préfecture aurait dû, selon moi, se borner à déclarer que la compagnie ne pouvait, en l'état, exiger l'exécution d'une convention non régulièrement approuvée. J'estime, par suite, qu'il y a lieu de réformer l'arrêté attaqué en tant qu'il a déclaré nulle la cession consentie par la commune de Camps, *me réservant d'ailleurs d'inviter M. le préfet du Var* à approuver régulièrement les délibérations qui contiennent des engagements contractés par la commune. »

struire à ses frais le chemin qui devait relier la gare au chemin de grande communication n° 10, à la condition que cette gare, qui devait se trouver placée, dans le projet primitif, à l'hectomètre 723 serait construite à l'hectomètre 713, et que la compagnie contribuerait en outre, pour une somme de 4.000 francs, à l'établissement du chemin d'accès; que ces délibérations ont été approuvées soit explicitement par le préfet, soit implicitement par le ministre des travaux publics; que la requérante a, de son côté, rempli les engagements qu'elle avait contractés, et que, dans ces conditions, c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré que la cession gratuite de terrains consentie par la commune devait être considérée comme nulle; condamner la commune de Camps aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la commune de Camps... par lequel elle conclut au rejet du pourvoi, avec dépens, par le motif qu'elle s'est seulement engagée ou bien à fournir les terrains traversés par la voie ferrée, ou bien à construire à ses frais la voie d'accès de la gare au chemin de grande communication n° 10; qu'en outre, aux termes de l'article 46 de la loi du 18 juillet 1837, les délibérations relatives aux aliénations de biens communaux doivent être approuvées par un arrêté du préfet en conseil de préfecture, et que, cette formalité n'ayant pas été remplie, l'engagement pris par le conseil municipal de céder gratuitement à la compagnie les terrains que devait traverser la nouvelle voie ferrée doit être considérée comme nul;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 18 juillet 1837 et le décret du 15 mars 1852;

CONSIDÉRANT que le conseil de préfecture du Var n'a été saisi que sur le renvoi ordonné, à la date du 5 avril 1879, par le président du tribunal de Brignoles statuant en référé, et qu'il n'avait d'autre question à examiner que celle de savoir si la commune de Camps, en vertu des offres qu'elle avait faites à la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, était tenue de céder gratuitement à celle-ci les terrains communaux traversés par la ligne d'Aix à Carnoules;

Considérant que, lors de l'établissement des plans et projets relatifs à la construction de ladite ligne, le conseil municipal de Camps, par délibérations en date des 29 février et 29 décembre 1876 et 15 juillet 1877, a demandé que la gare de Camps fût établie à l'hectomètre 513, avec offre de renoncer en ce cas à toute indemnité à raison des terrains communaux à incorporer dans la voie ferrée; que cet offre est devenue le point de départ d'une

modification au projet approuvée par décision du ministre des travaux publics en date du 24 février 1878, à la suite de laquelle le conseil municipal, par délibération du 31 mars 1878, a reconnu qu'il avait été satisfait à sa demande; qu'enfin, postérieurement à ces faits, la gare a été construite à l'hectomètre 713; que, dans ces circonstances, il y a lieu de décider que la commune de Camps était tenue de céder gratuitement à la compagnie les terrains communaux nécessaires à l'établissement de la ligne, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré nul l'engagement de la commune comme constituant une aliénation volontaire non régulièrement autorisée... (Arrêté annulé. Il est déclaré que la compagnie de Camps est tenue de céder gratuitement à la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée les terrains communaux nécessaires à l'établissement de la ligne d'Aix à Carnoules. La commune de Camps est condamnée aux dépens.)

(N° 18)

[18 mars 1887]

Travaux publics. — Décompte. — Travaux de défense d'une ville contre les inondations. — (Ministre des travaux publics contre sieur Moignard.)

Ordre des ingénieurs. — L'entrepreneur qui n'a reçu des ingénieurs aucun ordre lui prescrivant d'augmenter les dimensions des remblais prévues au projet et qui, pour tenir compte de la recommandation à lui faite « de tenir les talus un peu gras », a cru donner aux remblais une surépaisseur de 5 centimètres, ne saurait se prévaloir de la dépense nécessitée par ce travail, non commandé, pour réclamer une indemnité.

Sujétions. — Décidé, par application du cahier des charges, que l'entrepreneur n'avait droit à aucune indemnité pour la sujétion résultant du travail de compression des remblais non plus que pour le tassement des remblais, ou leur remaniement nécessité par l'opération du cylindrage, que l'administration s'était réservé de faire faire en régie, sans indemnité pour l'entreprise.

Vu le recours présenté par le ministre des travaux publics...

tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer — un arrêté rendu le 15 février 1884, par le conseil de préfecture du Loiret, sur les réclamations présentées par le sieur Moignard, entrepreneur de travaux de la digue de défense de Jargeau, contre le décompte de son entreprise, dans celles de ses dispositions par lesquelles ledit arrêté a reconnu en principe le droit à indemnité du sieur Moignard pour la surépaisseur donnée à la digue et a ordonné une expertise à l'effet d'évaluer le montant de ladite indemnité; *Ce faisant*... décider que c'est à tort que le conseil de préfecture a admis de ce chef la réclamation du sieur Moignard et que ladite demande doit être, dès à présent, rejetée sans expertise;

Vu le mémoire en défense et le recours incident... tendant à ce qu'il plaise au Conseil : — 1° rejeter le recours du ministre, par le motif que, s'il n'a pas été justifié d'un ordre écrit de l'ingénieur, il a été constaté dans l'instruction et que, d'ailleurs, il n'est pas contesté par l'administration que les ingénieurs ont ordonné à l'entrepreneur de tenir les talus un peu gras; que cet ordre n'avait pour objet que d'opérer quelques améliorations de détail dont l'utilité s'était révélée au cours des travaux, et que les mesures prises par l'entrepreneur ont été profitables à la bonne exécution des travaux; que, dans ces circonstances, le ministre n'est pas fondé à se prévaloir de l'absence d'ordres écrits pour soutenir, préalablement à toute expertise, que le sieur Moignard n'avait droit à aucun supplément de prix; que la question de savoir si la modification prescrite par les ingénieurs constituait un changement au devis, de nature à motiver une allocation supplémentaire, a été comprise dans la mission confiée aux experts par l'arrêté attaqué, et qu'il n'y a pas lieu pour le Conseil d'État d'y statuer quant à présent; 2° statuant sur le recours incident, attendu que la dépense occasionnée par le remaniement des talus que l'entrepreneur a été obligé d'opérer, par suite du cylindrage fait en régie par l'administration, n'est pas comprise dans les sujétions résultant de l'opération de la compression des terres, qui devaient, aux termes de l'article 41 du cahier des charges de l'entreprise, rester à la charge de l'entrepreneur; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de lui tenir compte de ce travail; condamner l'État à payer au sieur Moignard, pour les travaux qu'il a dû faire afin de remanier les terres chassées par le cylindrage et de rétablir le talus dans les limites fixées par les profils, la somme de 14.925 francs, avec intérêts et intérêts des intérêts; subsidiairement ordonner une expertise à l'effet de vérifier le montant de la dépense occa-

sionnée par le travail dont il s'agit, condamner, dans tous les cas, l'État aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne *le recours du Ministre des travaux publics :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les ingénieurs n'ont donné à l'entrepreneur aucun ordre lui prescrivant d'augmenter les dimensions des remblais prévues au projet; que si, pour tenir compte de la recommandation qui lui a été faite de « tenir les talus un peu gras », le sieur Moignard a cru devoir donner aux remblais une surépaisseur de 5 à 6 centimètres, il ne saurait se prévaloir de la dépense nécessitée par ce travail, qui ne lui était pas commandé, pour réclamer une indemnité; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné une expertise à l'effet d'apprécier l'indemnité qui serait due de ce chef à l'entrepreneur;

En ce qui concerne le recours incident du sieur Moignard :

Considérant qu'aux termes de l'article 41 du cahier des charges spéciales de l'entreprise, l'administration s'est réservée la faculté de faire exécuter en régie la compression des remblais; et qu'il a été stipulé que l'entrepreneur ne pourrait réclamer aucune indemnité pour la sujétion résultant de l'opération, non plus que pour le tassement et la réduction de volume que subiraient les remblais; qu'il suit de là que l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer le prix du relèvement des terres, nécessité par un écartement des remblais en dehors des limites assignées au profil de la digue qui n'est que la conséquence de l'opération prévue au devis; que, d'autre part, il ne justifie pas que cet écartement ait excédé les proportions que comporte le travail dont il s'agit... (Arrêté annulé dans celle de ses dispositions par laquelle il a ordonné une expertise, à l'effet d'apprécier le montant de l'indemnité qui serait due à l'entrepreneur, pour la dépense supplémentaire résultant de la surépaisseur donnée aux remblais. Recours incident du sieur Moignard rejeté.)

(N° 19)

[18 mars 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Occupation temporaire. — Construction d'un chemin de fer. — Expertise. — Procédure. — (Compagnie de Fives-Lille contre sieur Gabin.)

Tiers expert de droit. — En cas de désaccord entre les experts chargés d'évaluer le dommage causé par des travaux de grande voirie exécutés pour le compte de l'État, le tiers expert est de droit l'ingénieur en chef; en conséquence, annulation de l'arrêté rendu après une tierce expertise faite par un ingénieur civil et renvoi devant le conseil de préfecture (*).

Vu le recours de la compagnie de Fives-Lille... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — deux arrêtés du 16 août 1884 et du 3 juillet 1885, par lesquels le conseil de préfecture du Lot, dans une instance entre la compagnie requérante et le sieur Gabin, demeurant à Saint-Georges, près Cahors (au sujet d'une indemnité pour occupation d'un terrain appartenant audit sieur Gabin), a désigné le sieur Filhol, ingénieur civil, comme tiers expert, et a condamné la compagnie de Fives-Lille à payer au sieur Gabin une indemnité de 5.659 francs; — *Ce faisant, attendu* qu'il ne pouvait appartenir au conseil de préfecture de désigner un tiers expert autre que l'ingénieur en chef tiers expert de droit, aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807; condamner le sieur Gabin aux frais de la tierce expertise et aux dépens;

Vu les observations en défense du sieur Gabin... par lesquelles il déclare s'en remettre à la sagesse du Conseil;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, la loi du 16 septembre 1807, article 56, et le décret du 8 février 1868;

Considérant qu'aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, en cas de désaccord entre les experts chargés d'évaluer les dommages causés par les travaux de grande voirie exécutés par l'État, le tiers expert est de droit l'ingénieur en chef; que, dès lors, en présence du désaccord des experts chargés d'évaluer l'indemnité réclamée par le sieur Gabin, à raison de l'occupation temporaire de sa propriété, il ne pouvait appartenir au conseil de préfecture de désigner un autre tiers expert; qu'il y a lieu dès lors d'annuler l'arrêté en date du 16 août 1884 par lequel il a désigné comme tiers expert le sieur Filhol, ingénieur civil, ensemble l'arrêté du 3 juillet 1885 par lequel il a condamné la compagnie de Fives-Lille à payer une indemnité de 5,659 francs au sieur Gabin;

En ce qui concerne les frais de tierce expertise et les dépens :

Considérant qu'il y a lieu de mettre les dépens à la charge du

---

(*) Voy. Table générale du *Rec. des Arr. du C. d'État*, 1875-1884, p. 966.

sieur Gabin, et de réserver les frais de la tierce expertise pour être supportés par la partie qui succombera en fin de cause... (Arrêtés annulés. Renvoi des parties devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé par l'ingénieur en chef à la tierce expertise prescrite par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807. Frais de tierce expertise réservés pour être supportés par la partie qui succombera en fin de cause. Dépens du présent pourvoi à la charge du sieur Gabin. Surplus des conclusions des parties rejeté.)

(N° 20)

[18 mars 1887]

Voirie (Grande). — Canaux de navigation. — Déversement dans un canal de résidus industriels. — Contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieur Schotsmans.)

Le déversement dans un canal de navigation (dans l'espèce le canal dela Deule) de vinasses non purifiées et non décantées, ayant eu pour effet de causer un envasement, de nature à en altérer et à en embarrasser le lit, constitue une contravention de grande voirie alors même que ces déversements n'auraient pas été considérables. (Arrêt du Conseil du 24 juin 1777, art. 4.)

Vu le recours du ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 15 mars 1886 par lequel le conseil de préfecture du Nord a renvoyé le sieur Schotsmans, demeurant à Ancoisne, des fins d'un procès-verbal dressé contre lui pour avoir déversé dans le canal de la Deule une grande quantité de vinasses non purifiées et non décantées, ayant occasionné des dépôts dans le lit dudit canal; — *Ce faisant...* condamner le sieur Schotsmans à 25 francs d'amende, à la réparation du dommage évalué à 240 francs et aux dépens;

Vu l'arrêt du conseil du 24 juin 1777;

Vu la loi du 29 floréal an X et la loi du 23 mars 1842;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Schotsmans a déversé dans le canal de la Deule des résidus industriels, qui ont eu pour effet de causer un envasement de nature à en embarrasser et attérir le lit; que ce fait constituait une contravention à l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, article 4, et que la

circonstance que les déversements de l'usine n'auraient pas été considérables ne pouvait autoriser le conseil de préfecture à renvoyer le sieur Schotsmans des fins du procès-verbal dressé contre lui; qu'il y a lieu dès lors d'annuler l'arrêté du conseil de préfecture;

Considérant qu'il résulte également de l'instruction que la réparation du dommage doit être évaluée à la somme de 240 francs... (Arrêté annulé. Sieur Schotsmans condamné à 25 francs d'amende, au paiement de la somme de 240 francs pour réparation du dommage et aux frais du procès-verbal.)

(N° 21)

[1er avril 1887]

Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Fort de Bondues (Ministre de la guerre contre sieur Fortier).

Bois employés dans les sondages exécutés par ordre de l'administration, détériorés ou perdus : indemnité due (11).

Déchets de matériaux. — L'administration n'est pas tenue d'indemniser l'entrepreneur des déchets des matériaux approvisionnés pour les besoins de l'entreprise (12).

Fausses manœuvres prescrites par l'administration. — Double transport des mêmes matériaux. Indemnité accordée (12).

Fourniture ou travail compris dans le prix d'un autre travail : pas d'indemnité (9 *et* 19).

Maçonneries de briques fournies par l'État. — Application de la moins-value prévue au bordereau à raison de cet ouvrage, d'après le cube de maçonnerie exécuté (4).

Sujétions exceptionnelles pour le chargement des cintres et le tracé des voûtes. — Absence d'ordre de service. Rejet (5).

— Sujétions pour parements et échafaudages. Application de la plus-value prévue au bordereau (8).

— Parements vus des arceaux. Application du prix du bordereau (16).

— Briques taillées. — Prix prévu pour les arêtes de maçonnerie hors d'équerre, déclaré non applicable aux briques taillées pour le travail ordinaire de maçonnerie (10).

— Sujétion pour maçonnerie exécutée en briques de champ,

distincte de la sujétion pour maçonnerie de voûte : cumul des deux plus-values prévu au bordereau (6).

— *Sujétions imprévues résultant indirectement des prescriptions de l'administration : indemnité due malgré l'absence d'or dre exprès* (15).

— *Difficultés de transport résultant de l'ouverture d'un fossé de* 18 *mètres autour du fort et de la suppression des chantiers d'approvisionnement. Indemnité* (7) (*).

— *Difficulté de terrassements : sujétion imprévue. Indemnité allouée* (13).

Prix nouveau. Déblais de gravier et de glaise. — Pas de prix indiqué au devis. Composition de prix nouveau. Régularité (14). *Prix des scories* (17).

Procédure. Délai des réclamations contre le décompte. — Réclamation adressée dans le délai légal et faisant ressortir d'une manière suffisante les points sur lesquels l'entrepreneur refusait d'accepter le décompte du génie. Recevabilité (1) (**).

— *Délai. — L'absence de réclamation contre les ordres de service, dans le délai fixé par l'article* 35 *du cahier des charges, n'est pas opposable à l'entrepreneur en cas de difficultés imprévues* (3 *et* 13).

— *Preuve : elle est à la charge du demandeur* (18).

— *Acceptation du décompte. Erreur de quantité. — L'acceptation d'un décompte ne contenant pas l'indication du cube total des remblais, n'implique pas renonciation de l'entrepreneur au paiement des quantités omises. Allocation d'une somme supplémentaire* (2).

Vu les deux recours et le mémoire ampliatif présentés pour le ministre de la guerre... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — 1° deux arrêtés des 27 mars et 21 décembre 1882 par lesquels le conseil de préfecture du Nord a ordonné une expertise sur divers chefs de réclamation présentés par le sieur Fortier, entrepreneur des travaux de construction du fort de Bondues, près de Lille, et concernant le règlement des comptes afférents aux exercices 1878-1879 et 1880 de cette entreprise ; 2° un arrêté du 6 août 1884 par lequel le conseil de préfecture du Nord a condamné l'Etat à payer à l'entrepreneur la somme de 102.622f,49 avec les intérêts et à supporter la moitié des frais d'expertise ; —

(*) Rapp. Perrichont, 27 avril 1883, p. 410 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).
(**) Table décennale, 1875-1884, p. 829 (*Rec. des arr. du C. d'Ét.*).

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture aurait dû rejeter comme non recevables les réclamations relatives à l'exercice 1878 qui n'ont pas été présentées dans le délai de six mois après l'arrêté de règlement de compte; que, d'autre part, les indemnités et plus-values allouées par l'arrêté du 6 août 1884 l'ont été contrairement aux stipulations du marché ; supprimer les allocations admises par l'arrêté attaqué sous les chefs suivants : 1° régalages des remblais ; 2° maçonneries des cunettes et aqueducs; 3° maçonnerie de briques fournis par l'État ; 4° chargement des cintres et tracés des voûtes; 5° plus-value pour briques de champ ; 6° difficulté de transport; 7° parement des maçonneries cachées; 8° matières introduites dans les joints ; 9° briques taillées; 10° bois perdus dans les sondages; 11° matériaux approvisionnés en vue du détournement de la route nationale n° 17; 12° difficultés de terrassements; 13° déblais de gravier et de glaise; 14° réfection des profils; 15° parements vus des arceaux; 16° prix des scories; mettre à la charge de l'entreprenenr la totalité des frais d'expertise et les dépens par lui exposés devant le Conseil d'État.

Vu les mémoires en défense présentés pour le sieur Fortier... tendant — 1° à ce que les pourvois soient rejetés attendu que les réclamations concernant les travaux de l'exercice 1878 ont été présentés dans le délai de six mois imparti par l'article 70, § 4, du cahier des charges et que les conclusions prises au nom de l'État tendant à faire accueillir la fin de non recevoir ont été rejetées par l'arrêté du conseil de préfecture du 27 mars 1882 qui n'a pas été déféré en temps utile; attendu que le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des droits de l'entrepreneur; 2° par voie de recours incident à ce qu'il plaise au Conseil réformer l'arrêté du 6 août 1884 dans les dispositions par lesquelles il a, soit admis pour partie seulement, soit rejeté diverses réclamations et condamner en conséquence l'État à payer au sieur Fortier : 1° pour les difficultés de transport une somme de 6,557f,50, qui a été déduite à tort par le conseil de préfecture, et une indemnité de 70.052f,95 pour l'exercice 1880; 2° pour les parements des maçonneries construites en 1880, une somme de 3.208f,87 ; 3° pour les briques taillées, une somme de 12.937f,79 en sus de celle allouée par le conseil de préfecture; 4° pour les scories, une somme de 12.281f,67; 5° pour les déblais de gravier et de glaise, une somme de 4.194f,60; 6° pour les briques Delecourt, une indemnité de 4.050 francs; 7° pour le tamisage des cendres, une somme de 7.904f,12; allouer les intérêts des intérêts et mettre les frais d'expertise et les dépens à la charge de l'État...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que les recours ci-dessus visés concernent le règlement de la même entreprise et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision;

(1) *Sur les conclusions du ministre de la guerre* tendant à faire déclarer non recevables divers chefs de réclamation du sieur Fortier relatifs aux travaux de l'exercice 1878 par application de l'article 70, § 4, du cahier des charges :

Considérant que les réclamations relatives aux travaux de l'exercice 1878 dont le règlement a été arrêté le 13 mars 1879 ont été présentées à l'administration militaire dans une lettre adressée le 6 juillet 1879, c'est-à-dire avant l'expiration du délai de six mois imparti par l'article 70 précité; que cette lettre a fait ressortir d'une façon suffisante les points sur lesquels le sieur Fortier a refusé d'accepter le décompte dressé par les officiers du génie; qu'ainsi, en ce qui concerne les chefs de réclamation qui restent soumis au Conseil d'État, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la fin de non recevoir proposée par l'administration;

(2) *En ce qui concerne le régalage des remblais :*

Considérant que le régalage des remblais exécutés en 1878-1879 a fait l'objet d'un décompte supplémentaire qui, après avoir fixé à 87.724^{mc},227 le volume total des régalages effectués par l'entrepreneur n'a porté à son crédit qu'une somme de 5.243^{f},86 afférente à un volume de 75.288^{mc},671; que l'entrepreneur réclame le paiement d'une partie de la différence entre le cube total et le cube porté au décompte, soit de 10.890^{mc},763 qui, d'après le ministre de la guerre, auraient été faits à la journée et payés en régie;

Considérant que si, à la date du 8 février 1881, le sieur Fortier a accepté le décompte supplémentaire qui ne comprenait pas le cube total des remblais dont le régalage était dû à l'entrepreneur, il n'en résulte pas que celui-ci ait reconnu avoir reçu le paiement des quantités non portées à ce décompte; qu'au cours de l'expertise l'administration militaire n'a pu ni fournir le détail exact des inscriptions de journées correspondant au 10.890^{mc},763 actuellement contestés ni indiquer le montant des sommes payées afférentes aux régalages; que, dans ces conditions, c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué de ce chef à l'entrepreneur une somme de 758^{f},54;

(3) *En ce qui concerne les maçonneries des cunettes et aqueducs:*

Considérant que pour faire annuler la disposition de l'arrêté

attaqué qui a indemnisé l'entrepreneur des difficultés imprévues rencontrées dans l'exécution des maçonneries, le ministre de la guerre se fonde sur ce que le sieur Fortier aurait accepté une transaction s'appliquant à toutes les sujétions inhérentes à la nature du terrain et sur ce que l'entrepreneur n'a pas réclamé contre les ordres de service fixant les conditions d'exécution de ces cunettes et aqueducs;

Mais considérant que la transaction du 28 mai 1880 ne portait que sur les travaux de terrassements et que l'absence de réclamation contre les ordres de service dans le délai fixé par l'article 35, § 3, du cahier des charges ne peut être opposée à l'entrepreneur au cas de difficultés imprévues;

Considérant, d'autre part, que, pour tenir compte de ces difficultés exceptionnelles, deux des experts ont proposé, conformément à la demande primitive de l'entrepreneur, d'appliquer la plus-value du n° 110 du bordereau aux maçonneries exécutées dans des conditions anormales; qu'en allouant de ce chef la somme de 955f,77 laquelle, déduction faite du rabais de l'entreprise, doit être réduite à 951 francs, il sera fait une juste appréciation de l'indemnité due au sieur Fortier; que, par suite, la somme de 2.234f,20 allouée par le conseil de préfecture doit être diminuée de 1.283f,20;

(4) *En ce qui concerne* la maçonnerie de briques fournies par l'État :

Considérant qu'en vertu de l'ordre de service du 7 décembre 1878, l'entrepreneur a dû approvisionner 2.200.000 briques qui lui ont été payées en 1878 aux conditions de son marché et a dû rembourser cette avance en 1879 sous forme d'une retenue qui a été calculée en appliquant à la maçonnerie de briques la moins-value du n° 109 du bordereau jusqu'à concurrence d'un cube de maçonnerie égal à 4.020 mètres cubes;

Considérant que la moins-value du n° 109 appliquée à 4.020 mètres cubes de maçonnerie, dont les briques sont fournies par l'Etat, produit une somme égale à celle qui a été avancée en 1878 à l'entrepreneur pour la fourniture de 2.200.000 briques; que, d'autre part, deux des experts ont été d'accord pour reconnaître que les briques achetées en 1878 ne s'écartaient pas sensiblement des dimensions prescrites par le cahier des charges, et qu'avec les 2.200.000 briques, l'entrepreneur a pu construire les 4.020 mètres cubes de maçonnerie énoncés dans l'ordre de service; que, dès lors, sans qu'il y ait lieu d'examiner la fin de non recevoir opposée par le ministre de la guerre à la réclamation du

sieur Fortier, l'indemnité due à l'entrepreneur doit être diminuée de la somme de 3.663f,19 allouée de ce chef par le conseil de préfecture;

(5) *En ce qui concerne* le chargement des cintres et le tracé des voûtes :

Considérant que, pour allouer une indemnité au sieur Fortier, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que l'administration aurait imposé à cet entrepreneur des sujétions exceptionnelles et contraires au cahier des charges de l'entreprise pour le chargement des cintres qui est exigé par les règles de l'article dans la construction des voûtes et pour le tracé des voûtes qui est prescrit par l'article 113, § 2, du cahier des charges;

Mais considérant que le sieur Fortier ne justifie d'aucun ordre de service qui lui ait été adressé à cet effet; que, par suite, il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué, de décharger l'État de la somme de 3.408f,38 allouée par le conseil de préfecture;

(6) *En ce qui concerne* la plus-value pour briques de champ:

Considérant que, pour déterminer le prix des maçonneries de voûtes en briques qui, d'après l'article 117 du cahier des charges, doivent être payées aux prix portés au bordereau, le conseil de préfecture a décidé qu'il y avait lieu de leur appliquer les nos 106 et 107 du bordereau en ajoutant la plus-value de 2f,75 que stipule le n° 108 du bordereau quand les maçonneries sont exécutées en briques de champ; que le ministre de la guerre soutient que cette plus-value ne saurait être cumulée avec celle qu'accorde l'article 117 pour chaque mètre carré de parement vu de l'intrados;

Considérant que la plus-value allouée par l'article 117 rémunère la sujétion qu'exige la maçonnerie de voûte, tandis que la plus-value du n° 108 du bordereau constitue un supplément de prix qui doit être appliqué à toutes les maçonneries exécutées en briques de champ; qu'ainsi ces deux plus-values rémunèrent des sujétions différentes et ne font pas double emploi; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a déclaré la plus-value du n° 108 applicable à toutes les maçonneries de voûtes qui ont été exécutées en briques de champ;

(7) *En ce qui concerne* les difficultés de transport :

Considérant que l'administration militaire a prescrit de creuser tout autour du fort un fossé de 18 mètres de largeur dans le but d'assurer l'écoulement des eaux; que l'ouverture de ce fossé continu a eu pour résultat d'isoler du lieu d'emploi les matériaux destinés aux maçonneries et d'augmenter dans des proportions

imprévues les difficultés de transport; que les passages primitivement réservés en vue de l'approvisionnement du chantier ont été supprimés en 1879 et ont dû être remplacés par des ponts de service; que, si divers articles du cahier des charges imposent à l'entrepreneur l'obligation de se conformer aux ordres des officiers du génie pour la marche à suivre dans l'exécution des travaux et lui refusent tout droit à indemnité, ces dispositions ne sont pas applicables au cas où les matériaux ont dû être transportés dans des conditions plus onéreuses que celles qui pouvaient être prévues lors de l'adjudication; qu'ainsi le Ministre de la guerre n'est pas fondé à soutenir que l'entrepreneur n'a pas droit à être indemnisé des suppléments de dépenses que lui a occasionnés l'exécution prématurée du fossé du fort;

Considérant, d'autre part, que le sieur Fortier n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une appréciation insuffisante des aggravations de charges résultant des modifications apportées aux conditions d'exécution des travaux; que, par suite, l'indemnité de 25.906f,53 doit être maintenue au compte du sieur Fortier; qu'il y a lieu toutefois de rétablir au crédit de l'entrepreneur la somme proposée par les experts sous le chef n° 31 pour ponts de service et indûment retranchée par le conseil de préfecture; que, par suite, ladite indemnité doit être augmentée d'une somme de 3.115 francs;

(8) *En ce qui concerne* les parements des maçonneries cachées :

Considérant que l'entrepreneur, après avoir soutenu que les officiers du génie ne lui avaient pas tenu compte des parements vus qu'ils avaient exigés pour les murs de la caserne, de la poudrière et autres constructions de même nature, a demandé l'application du prix n° 111 à raison des frais d'échafaudages employés à la construction des maçonneries verticales;

Considérant que, si, aux termes de l'article 120 du cahier des charges, la plus-value fixée par le n° 111 du bordereau a pour but de tenir compte à l'entrepreneur de la sujétion du parement et des échafaudages, il résulte du même article que cette plus-value n'est due au sieur Fortier que pour les maçonneries dont le parement a été exécuté; que les experts ont reconnu que tous les parements vus réellement exécutés ont été payés à l'entrepreneur, à l'exception des parties supérieures des abris pour lesquelles une somme de 220 francs lui reste due; qu'il y a donc lieu, faisant droit sur ce point aux conclusions du Ministre de la guerre, de rejeter le recours incident du sieur Fortier et de ne maintenir à la charge de l'État que la somme de 220 francs au

lieu de celle de 1.783f,56 admise en compte par le conseil de préfecture;

(9) *En ce qui concerne* la valeur des matières introduites dans les joints :

Considérant que les articles 124 et 128 du cahier des charges prescrivent de nettoyer et de remplir de mortier les joints des maçonneries qui doivent recevoir un enduit et que l'entrepreneur a demandé qu'il lui fût tenu compte des matières entrant dans ces joints;

Considérant que les experts ont reconnu que la fourniture du mortier est comprise dans les prix nos 140 et suivants du bordereau qui rémunèrent la pose des enduits et que l'entrepreneur a reçu le paiement de tous les enduits qui lui ont été ordonnés; que, par suite, le Ministre de la guerre est fondé à demander la suppression de l'allocation de 2.580f,60 admise de ce chef par le conseil de préfecture;

(10) *En ce qui concerne* les briques taillées :

Considérant que les prix portés au bordereau sous les nos 113, 114 et 115, dont il a été fait application à l'entreprise, sont accordés à titre de plus-value pour les arêtes de maçonnerie hors d'équerre qui exigeraient que les briques fussent taillées; que, si les parties intérieures des maçonneries de briques ont exigé l'emploi de briques taillées, la préparation de ces briques rentre dans les travaux ordinaires de maçonnerie, et aucune clause du marché ne permet d'appliquer à la taille de ces briques les prix prévus à l'article 121 du cahier des charges pour les arêtes saillantes des solides de maçonnerie; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a étendu l'application de cette plus-value à toutes les briques taillées; qu'il y a donc lieu de supprimer l'allocation de 4.184 fr. admise par le conseil de préfecture et de rejeter le recours incident du sieur Fortier;

(11) *En ce qui concerne* les bois perdus dans les sondages :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que 22 mètres cubes de bois employés dans les sondages exécutés par ordre de l'administration n'ont pu être retirés des fouilles ou ont été mis hors de service par leur long séjour dans les terres mouillées; que le sieur Fortier est fondé à réclamer le paiement de ces bois, et que le ministre de la guerre n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une évaluation exagérée de l'indemnité due à l'entrepreneur;

(12) *En ce qui concerne* les matériaux approvisionnés en vue de la déviation de la route nationale n° 17 :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué à l'entrepreneur : 1° une indemnité de 431 francs, représentant les pertes subies sur les matériaux approvisionnés par ordre du 6 septembre 1878 et dont il n'a pu faire emploi qu'en juin 1879; 2° une indemnité de 958f,38 pour le rechargement et le transport sur la nouvelle route desdits matériaux qui n'avaient pu être amenés à pied d'œuvre;

Considérant que le second transport a été le résultat des fausses manœuvres prescrites par l'administration et que le ministre de la guerre n'est pas fondé à demander sur ce point la réformation de l'arrêté attaqué;

Mais considérant que le sieur Fortier ne saurait se prévaloir d'aucune disposition du cahier des charges pour soutenir que l'administration doit lui tenir compte des déchets des matériaux approvisionnés pour les besoins de l'entreprise; que, dès lors, la condamnation prononcée contre l'État doit être réduite de 431 francs;

(13) *En ce qui concerne* les difficultés de terrassements :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les terrassements à raison desquels le conseil de préfecture a alloué un supplément de prix, ont présenté des difficultés qui ne pouvaient pas être prévues au moment où l'ordre de service n° 102, du 29 juillet 1880, a fixé les prix afférents à ces déblais; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a repoussé la fin de non-recevoir opposée par le Ministre de la guerre et tirée de ce que le sieur Fortier n'aurait pas réclamé contre cet ordre de service, dans le délai de cinq jours, conformément à l'article 35, § 3, du cahier des charges;

Considérant que les experts ont été d'accord pour reconnaître que l'obligation de coffrer jointivement les parois des fouilles a entraîné pour l'entrepreneur des sujétions onéreuses pour lesquelles il est fondé à réclamer une indemnité, et que le ministre n'établit pas que le conseil de préfecture en ait fait une évaluation exagérée;

(14) *En ce qui concerne* les déblais de gravier et de glaise :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au cours des travaux l'entrepreneur a rencontré des déblais de gravier et de glaise, en vue desquels aucun prix n'avait été indiqué au devis; que les experts ont déterminé des prix nouveaux et que le Ministre de la guerre n'établit pas qu'ils soient exagérés; que, dans ces conditions, il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué, d'admettre au profit du sieur Fortier les propositions des experts et d'aug-

menter de 2.094f,60 la somme de 2.100 francs, allouée par le conseil de préfecture;

(15) *En ce qui concerne* la réfection des profils :

Considérant qu'au cours de l'entreprise le sieur Fortier a reçu l'ordre de recouvrir les talus du fort d'une couche de matières filtrantes; que cet ordre de service a mis à sa charge d'autres sujétions que celles qui avaient été prévues au devis; que, d'autre part, par suite de la nature du terrain, les profils ont dû être refaits à plusieurs reprises sans qu'il fût besoin d'un ordre exprès à cet égard; que dans ces conditions, le Ministre de la guerre ne saurait se prévaloir des articles 25 et 75 du cahier des charges pour faire supporter par l'entrepreneur tous les faux frais et sujétions auxquels ce travail imprévu a pu donner lieu, et qu'il n'établit pas que l'arrêté attaqué ait fait une estimation exagérée de la valeur dudit travail;

(16) *En ce qui concerne* les parements vus des arceaux :

Considérant que le Ministre de la guerre soutient que les parements des arceaux dont le sieur Fortier a demandé le paiement ne peuvent donner lieu à la plus-value de parement vu; mais qu'il ne fournit pas de justifications de nature à établir que le conseil de préfecture ait à tort fait application aux parements de ces arceaux du prix n° 112 du bordereau;

(17) *En ce qui concerne* le prix des scories :

Considérant qu'il résulte de l'expertise que le prix de 4f,35, proposé par les officiers du génie pour le mètre cube des scories, est suffisamment rémunérateur, et qu'il doit être appliqué à toutes les quantités fournies par l'entrepreneur; que, par suite, ni le Ministre de la guerre ni le sieur Fortier ne sont fondés à demander sur ce point la réformation de l'arrêté attaqué;

(18) *Sur le recours incident* de l'entrepreneur relatif aux briques Delecourt :

Considérant que la demande de l'entrepreneur tendait à obtenir le paiement de frais de manutention qui seraient résultés de ce qu'un grand nombre de briques, d'abord refusées, auraient été ensuite acceptées par le génie;

Considérant que le conseil de préfecture a constaté l'impossibilité de vérifier l'exactitude des allégations de l'entrepreneur qui sont contredites par les officiers du génie; que, dans ces conditions, le sieur Fortier n'est pas fondé à se plaindre que sa réclamation ait été rejetée;

(19) *Sur le recours incident* relatif au tamisage des cendres :

Considérant que l'article 91 du cahier des charges prescrit de

passer au tamis la cendre de houille et que cette main-d'œuvre est comprise dans le prix porté au bordereau pour la maçonnerie, qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé d'accorder un supplément de prix pour le tamisage des cendres;

(20) *Sur les frais d'expertise* :

Considérant qu'il résulte de l'expertise à laquelle il a été procédé sur les réclamations du sieur Fortier que l'entrepreneur a droit à des indemnités importantes en sus des sommes portées au décompte dressé par les officiers du génie; qu'il y a lieu de décider que les frais d'expertise seront supportés pour un quart par le sieur Fortier et pour les trois quarts par l'État;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts de sommes dues au sieur Fortier lui ont été accordés par le conseil de préfecture; que devant le Conseil d'État il a demandé les intérêts des intérêts le 2 décembre 1884; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts, que par suite, il y a lieu de faire droit à sa demande;

Considérant que l'entrepreneur a demandé de nouveau les intérêts le 22 août 1885; qu'à cette date il ne lui était pas dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, sa demande doit être rejetée... (La somme allouée au sieur Fortier par le conseil de préfecture est réduite de : 1° 1.283f,20 afférents aux maçonneries des cunettes et aqueducs; 2° 3.663f,19 alloués pour la maçonnerie de briques fournies par l'État; 3° 3.408f,38 accordés pour le chargement des cintres et le tracé des voûtes; 4° 1.563f,56, afférents aux parements des maçonneries cachées; 5° 2.580f,60 représentant la valeur des matières introduites dans les joints; 6° 4.184 francs alloués pour les briques taillées; 7° 431 francs représentant les pertes subies sur les matériaux approvisionnés. La somme allouée au sieur Fortier par le conseil de préfecture est augmentée de : 1° 3.115 francs afférents aux difficultés de transport; 2° 2.094f,60, relatif aux déblais de gravier et de glaise. Frais d'expertise supportés, un quart par le sieur Fortier et trois quarts par l'Etat. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts des intérêts accordés au sieur Fortier à partir du 2 décembre 1884. Surplus des conclusions du ministre et du recours incident du sieur Fortier rejeté. L'Etat supportera le quart des dépens exposés par le sieur Fortier.

(N° 22)

[1er avril 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Modification aux accès. — Compensation de plus-value. — Procédure. (Ville de Paris contre héritiers Allard).

Compensation de plus-value. — Décidé que si des travaux de voirie ont nui à l'immeuble des requérants, en le mettant d'un côté en contre-bas de la rue, et nécessité le raccordement dudit immeuble avec le sol au moyen d'escalier, lesdits travaux exécutés pour la transformation en boulevard de la rue adjacente lui ont procuré une plus-value spéciale : indemnité fixée en tenant compte de cette plus-value.

Procédure.— Exécution sans réserve. Acquiescement. Pourvoi non suspensif. — Le fait d'avoir acquitté sans protestation ni réserve les condamnations prononcées par un conseil de préfecture ne peut être considéré comme un acte d'exécution volontaire de nature à rendre non-recevable le pourvoi du Conseil d'Etat (*).

— Ordonnance de soit communiqué du 23 mai, signifiée le 24 juillet. Recevabilité.

— Frais d'expertise et de tierce expertise à la charge de la ville qui succombe. Régularité.

Vu la requête de la ville de Paris... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 4 juillet 1882 par lequel le conseil de préfecture de la Seine a alloué une indemnité de 8.000 francs aux héritiers Allard, à raison des dommages que leur auraient causés les travaux exécutés pour le raccordement de la rue Franklin avec le boulevard Delessert; — *Ce faisant, attendu* que, si l'immeuble appartenant aux héritiers Allard a été placé de quelques centimètres en contre-bas de la voie publique par suite des travaux de nivellement exécutés pour le raccordement de la rue Franklin avec le boulevard Delessert, il n'en est résulté pour les propriétaires de ladite maison aucun préjudice

(*) Voy. *Rec. des Arr. du C. d'Ét.*, Table décennale, 1875-1884, p. 732; — 30 juillet 1886, Devienne, *Ann.* 1887, p. 272.

appréciable, la propriété ayant conservé un accès de plain-pied du côté du boulevard Delessert, et un trottoir plus bas que la chaussée ayant été ménagé rue Franklin, pour permettre l'accès de ce côté; que, d'ailleurs en admettant que les travaux exécutés par la ville aient eu pour effet de modifier légèrement les accès de l'immeuble, ce dommage se trouve largement compensé par la plus-value que les travaux lui ont procurée; décharger la ville de Paris de toutes les condamnations prononcées contre elle et condamner les héritiers Allard en tous les dépens y compris les frais d'expertise et de tierce expertise;

Vu le mémoire en défense présenté pour les consorts Allard... tendant au rejet du pourvoi avec dépens par le motif en la forme que, d'une part, la ville de Paris a acquiescé à l'arrêté attaqué, en exécutant la condamnation prononcée contre elle; que, d'autre part, l'ordonnance de soit communiqué rendue le 23 mai 1883 n'a été signifiée que le 24 juillet de la même année, après l'expiration du délai de trois mois fixé par l'article 12 du décret du 22 juillet 1806; qu'ainsi à un double point de vue le pourvoi de la ville de Paris n'est pas recevable, et, au fond, par le motif que les travaux de nivellement exécutés pour le raccordement de la rue Franklin et du boulevard Delessert ont eu pour effet de modifier les accès de la maison appartenant aux héritiers Allard et leur ont ainsi occasionné un dommage dont il leur est dû réparation; que la prétendue plus-value que les travaux auraient donnée à leur propriété n'existe pas; qu'en admettant, d'ailleurs, que certains avantages résultant de l'ensemble des travaux exécutés aux abords de la propriété puissent être admis comme éléments de compensation, il a été fait par le conseil de préfecture une juste appréciation tant de ladite plus-value que du dommage causé en fixant à 8.000 francs l'indemnité à payer par la ville aux héritiers Allard;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4, et celle du 16 septembre 1807; les décrets des 22 juillet 1806 et 2 novembre 1864;

En la forme : — Sur la fin de non-recevoir apportée par les héritiers Allard au pourvoi de la ville de Paris, et tirée de ce qu'elle aurait acquitté, sans faire aucune réserve, le montant des condamnations prononcées contre elle par l'arrêté attaqué :

Considérant qu'aux termes de l'article 3 du décret du 22 juillet 1806, le recours devant le Conseil d'Etat n'étant pas suspensif, le seul fait d'acquitter sans réserve le montant d'une condamnation prononcée par le conseil de préfecture ne saurait être considéré comme un acte d'exécution volontaire;

Sur le moyen tiré de ce que l'ordonnance de soit communiqué rendue le 23 mai 1883 n'aurait été signifiée que le 24 juillet de la même année, après l'expiration du délai de deux mois fixé par l'article 3 du décret du 2 novembre 1864;

Considérant que le jour de la signification de l'ordonnance de soit communiqué n'est pas compris dans le délai de deux mois fixé par l'article 3 du décret précité; que, dès lors, l'ordonnance de soit communiqué a été signifiée dans ledit délai;

Au fond :

Considérant que si les travaux de nivellement exécutés dans la rue Franklin, et sur le boulevard Delessert, ont mis l'immeuble des héritiers Allard en contre-bas de la rue Franklin, et nécessité le raccordement dudit immeuble avec le sol au moyen d'escaliers, il résulte de l'instruction que les travaux effectués à la même époque pour l'élargissement de la rue Benjamin-Delessert et sa transformation en boulevard lui ont procuré une plus-value spéciale, et de nature à compenser partiellement le préjudice qui résulte de la diminution de facilité de ses accès; qu'en l'absence de tout autre dommage, il y a lieu de réduire à 4.000 francs l'indemnité qui a été allouée aux héritiers Allard par le conseil de préfecture;

Sur les frais d'expertise et de tierce expertise :

Considérant que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en les mettant à la charge de la ville... (Indemnité à payer par la ville aux héritiers Allard fixée à 4.000 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la ville rejeté. Masse des dépens supportés moitié par la ville, moitié par les héritiers Allard.)

(N° 23)

[1er avril 1887]

Travaux publics exécutés par l'État (Chemin de fer). — Dommages. — Extraction de matériaux. — Tierce expertise confiée à un géomètre et non à l'ingénieur en chef tiers expert de droit, — Annulation et renvoi devant le conseil de préfecture (*). — *Frais de l'expertise à la charge de la partie qui succombera en fin de cause* (**). — (Sieur Legrand.)

(*) Voy. Table décennale 1875-1884, p. 906 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).
(**) Voy. 18 mars 1887, Fives-Lille, *Ann.* 1888, p. 80.

Vu la requête du sieur Legrand... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, en date du 12 mars 1886, par lequel le conseil de préfecture de Saône-et-Loire, statuant sur les demandes d'indemnités présentées par les sieurs de Maistre, Bitouzet et autres, à raison des dommages causés à leurs propriétés par les extractions de matériaux opérées par le sieur Legrand en vertu d'un arrêté d'autorisation du préfet du 7 juillet 1884, a ordonné une tierce expertise et nommé tiers expert le sieur Bernard, géomètre à Verdun; — *Ce faisant...*, renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué ce que de droit après une tierce expertise régulière...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807;

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, en cas de désaccord entre les experts chargés d'évaluer les dommages causés par les travaux de grande voirie exécutés par l'État, le tiers expert est de droit l'ingénieur en chef du département; que, dès lors, en présence du désaccord des experts chargés d'évaluer les indemnités réclamées par les sieurs de Maistre, Bitouzet et consorts, à raison des extractions de matériaux faites dans leurs propriétés par le sieur Legrand, entrepreneur du troisième lot des travaux de construction du chemin de fer de Chagny à Auxonne, il ne pouvait appartenir au conseil de préfecture de désigner un tiers expert autre que l'ingénieur en chef du département; qu'il y a lieu, par suite, d'annuler son arrêté... (Arrêté annulé. Renvoi des parties devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé par l'ingénieur en chef à la tierce expertise prescrite par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807. Les frais de la tierce expertise irrégulière seront supportés par la partie qui succombera en fin de cause. Dépens à la charge des sieurs de Maistre et autres.)

(N° 24)

[29 avril 1887]

Algérie. — Port d'Oran. — Police sanitaire des animaux. — Droit d'inspection. — Excès de pouvoirs. — Procédure. — (Sieurs Marsal, Durand et Cᵉ contre préfet d'Oran.)

Un préfet commet-il un excès de pouvoirs en instituant dans

un arrêté relatif à l'inspection sanitaire des animaux qui devront être expédiés d'un port, une taxe au profit de la ville dans laquelle se trouve ce port? — Non résolu (Voir les visas).

Procédure. — Arrêté rapporté. Recours sans objet.

Dépens. — Pas de dépens en matière d'excès de pouvoirs contre l'État.

Vu la requête... pour les sieurs Marsal, Durand et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — un arrêté du 6 janvier 1882, par lequel le préfet d'Oran a institué un droit d'inspection sanitaire de 0f,10 sur les animaux expédiés du port d'Oran en France en décidant que la moitié de cette taxe serait perçue au profit de la commune d'Oran; — *Ce faisant, attendu* que, s'il appartenait au préfet de fixer, en exécution d'un arrêté du gouverneur général de l'Algérie du 20 août 1879, le montant du droit de visite à percevoir pour couvrir les frais de l'inspection sanitaire des animaux de l'espèce ovine, il a excédé les limites de ses pouvoirs, en ajoutant au droit de 0f,05 perçu au profit des vétérinaires chargés de la visite un droit de 0f,05 perçu au profit de la commune d'Oran; que les droits sanitaires ne peuvent être imposés qu'au profit de l'État; que la taxe critiquée par les requérants constitue un véritable droit de sortie sur les bestiaux; que cette date n'est pas de celles dont la perception est autorisée en France au profit des communes par la loi du 18 juillet 1837 et qu'ainsi aux termes des ordonnances du 17 janvier 1845 et du 28 septembre 1847 le préfet n'était pas compétent pour l'établir; qu'enfin d'après l'arrêté précité du gouverneur général de l'Algérie, l'inspection sanitaire ne devait s'exercer que sur les animaux de l'espèce ovine, et que le préfet a encore excédé ses pouvoirs en étendant cette mesure aux autres animaux expédiés du port d'Oran, par ces motifs annuler l'arrêté attaqué et condamner aux dépens la partie qui succombera;

Vu les observations présentées par le ministre de l'agriculture... par lesquelles le ministre de l'agriculture fait connaître que l'arrêté attaqué a été rapporté par le préfet d'Oran et remplacé par un second arrêté dont les dispositions ont pour objet de donner satisfaction à la réclamation des requérants;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Considérant que par son arrêté susvisé du 12 juin 1883, le préfet d'Oran a rapporté l'arrêté attaqué du 6 janvier 1882; que, dès lors, le pourvoi dirigé contre ledit arrêté est devenu sans objet;

Sur les conclusions à fin de dépens :

Considérant que le pourvoi des sieurs Marsal, Durand et autres ne rentre dans aucun des cas dans lesquels l'article 2 du décret du 2 novembre 1864 permet de mettre les dépens à la charge de l'État... (Non-lieu à statuer sur les conclusions de la requête des sieurs Marsal et autres. Conclusions a fin de dépens rejetées.)

(N° 25)

[29 avril 1887]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestation en nature. — Loi visée : Loi du 21 mai 1836.

Cheval et voiture soumis à la taxe des chevaux et voitures : taxe des prestations due néanmoins. (*Odeyé*, 1re espèce.)

Pouliche âgée de moins de deux ans, trop jeune pour être considérée comme bête de selle ou de trait : voiture sans cheval : décharge. (*Trarieux*, 2e espèce.)

Cheval non possédé au 1er janvier : décharge (*Chouvy*, 3e espèce.)

Réclamation sans objet d'un fermier mandataire : décharge accordée antérieurement au propriétaire par le conseil de préfecture. (*Dujarric*, 4e espèce.)

1re ESPÈCE. — *Sieur Odeyé.*

(Recours contre un arrêté du 29 septembre 1886; Finistère; prestations; commune de Crozon, 1886);

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 3, § 2 de la loi du 21 mai 1836, tout habitant, chef de famille ou d'établissement, pourra être appelé à fournir, chaque année, une prestation de trois journées de travail pour chacune des charrettes ou voitures attelées; qu'aucune disposition législative ou réglementaire n'exempte de cette taxe les chevaux et les voitures suspendues qui sont soumis à l'impôt des chevaux et voitures;

Considérant que le sieur Odeyé ne conteste pas qu'il possédait, au 1er janvier 1886, dans la commune de Crozon, un cheval et une voiture; que, dès lors, c'est avec raison qu'il a été imposé et maintenu au rôle des prestations à raison desdits éléments... (Rejet.)

2ᵉ ESPÈCE. — *Sieur Trarieux.*

(Recours contre un arrêté du 10 septembre 1886; Dordogne; prestation, 1886; commune de Payzac);

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le requérant ne possédait, au 1ᵉʳ janvier 1886, qu'une pouliche âgée de moins de deux ans, qui ne pouvait être considérée comme une bête de somme, de selle ou de trait, au sens de l'article 3 de la loi susvisée du 21 mai 1836; que par conséquent la voiture pour laquelle le requérant a été imposé ne pouvait être considérée comme attelée; que, dès lors, c'est à tort qu'il a été imposé et maintenu à la taxe des prestations en nature, pour l'année 1886, au rôle de la commune de Payzac, à raison d'une voiture à deux roues... (Arrêté annulé. Décharge.)

3ᵉ ESPÈCE. — *Sieur Chouvy.*

(Recours contre un arrêté du 23 octobre 1886; Puy-de-Dôme; prestations; commune de Vic-le-Comte; 1886. — Arrêté annulé; décharge : il résulte de l'instruction que le sieur Chouvy ne possédait plus, au 1ᵉʳ janvier 1886, le cheval à raison duquel il a été imposé.)

4ᵉ ESPÈCE. — *Sieur Dujarric par Vergnaud.*

(Recours contre un arrêté du 10 septembre 1886; Dordogne; prestation; 1886; commune d'Agonac);

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que, par arrêté du 3 mai 1886, le conseil de préfecture de la Dordogne a accordé à la dame Dujarric décharge de la taxe qui fait l'objet du présent pourvoi; que, dès lors, c'est avec raison que ledit conseil a déclaré n'y avoir lieu de statuer sur la réclamation du sieur Vergnaud, portant sur les mêmes éléments de cotisation... (Rejet.)

(Nº 26)

[29 avril 1887]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi visée : Loi du 21 *mai* 1836. — (Sieurs Desboves et Saint-Remy.)

— *Transport de pierres. — Expertise prétendue tardive :*

rejet : les experts ont visité le chemin et ont eu des documents suffisants pour l'évaluation des subventions. (Desboves, 1re espèce.)

— Dégradations évaluées en tenant compte de la quantité des objets transportés, du nombre et du poids des voitures, de l'étendue du parcours, de la saison, et de toutes autres circonstances. Rejet. (Saint-Remy, 2e espèce.)

1re ESPÈCE. — *Sieur Desboves.*

(Recours contre un arrêté du 26 décembre 1885; Aisne; subvention spéciale de 1.900 francs pour dégradations extraordinaires; 1883; chemin de grande communication n° 53 de Soissons à Fère-en-Tardenois);

CONSIDÉRANT que le sieur Desboves reconnaît qu'il doit une subvention spéciale à raison des dégradations extraordinaires causées au chemin de grande communication n° 53, de Soissons à Fère-en-Tardenois, par les transports de pierres qu'il y a effectués pendant l'année 1883; qu'il se borne à soutenir que l'expertise et la tierce expertise ont eu lieu trop tard pour qu'il fût possible d'apprécier l'état du chemin au 31 décembre de ladite année, et que le conseil de préfecture a fait une évaluation exagérée des dégradations;

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que l'expert de l'administration et le tiers expert ont visité le chemin n° 53 et qu'ils ont pu, à l'aide des renseignements qu'ils ont recueillis et des documents qui leur ont été fournis par l'administration, se rendre compte de l'état dudit chemin au 31 décembre 1883 et évaluer l'importance des dégradations;

Considérant, d'autre part, que le sieur Desboves ne justifie pas qu'en fixant à 1.900 francs, à raison de toutes les dépenses, la subvention qui doit être mise à sa charge, le conseil de préfecture ait fait une évaluation exagérée de ces dépenses... (Rejet.)

2e ESPÈCE. — *Sieur Saint-Remy.*

(Recours contre un arrêté du 29 novembre 1884; Meuse; subvention spéciale de 248 francs pour dégradations extraordinaires; 1881; chemin de grande communication, n° 16; chemin d'intérêt commun n° 5; chemin vicinal ordinaire n° 5);

CONSIDÉRANT, d'une part, qu'il est établi que les transports du sieur Saint-Remy, pendant l'année 1881, ont causé des dégradations extraordinaires au chemin vicinal de grande communica-

tion n° 16, au chemin vicinal d'intérêt commun n° 5 et au chemin ordinaire n° 5;

Considérant, d'autre part, que, pour évaluer la subvention due par le sieur Saint-Remy, l'expert de l'administration et le tiers expert ont tenu compte de la quantité des objets transportés, du nombre et du poids des voitures, de l'étendue des parcours, de la saison, des diverses circonstances dans lesquelles les transports ont été effectués et de l'influence qu'elles ont pu exercer sur la détérioration du chemin; qu'il résulte de l'instruction qu'en fixant ladite subvention, conformément aux propositions du tiers expert, à la somme de 248 francs, le conseil de préfecture a fait une équitable appréciation des circonstances de l'affaire... (Rejet.)

(N° 27)

[29 avril 1887]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Déblais de nature imprévue. — (Société Hallier et sieur Moussard, par Gardissal et Dupuy.)

Lorsque l'entrepreneur a rencontré dans les fouilles un roc exceptionnellement dur et que le ministre des travaux publics a consenti à lui allouer à raison de ce fait une indemnité supplémentaire, le dit ministre n'est pas fondé à se prévaloir ultérieurement des stipulations du cahier des charges pour repousser la demande d'un nouveau prix. — Renvoi à l'expertise pour la fixation du prix nouveau applicable aux déblais pour lesquels les parties ne l'ont pas fixé d'un commun accord.

VU LA REQUÊTE... pour les sieurs Gardissal et Dupuy... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 26 avril 1884, par lequel le conseil de préfecture des Deux-Sèvres, statuant sur les réclamations formées par eux à l'effet d'obtenir la fixation de nouveaux prix pour des déblais imprévus rencontrés dans les deux tranchées d'Airvault et de la Rochette, n'a ordonné une expertise que sur la partie de leur demande relative aux terrassements de la tranchée de la Rochette; — *Ce faisant*... décider que la vérification à laquelle les experts doivent procéder en vertu de l'arrêté attaqué, entre les tranchées 3 et 5 de la Ro-

chette, sera étendue aux travaux d'extraction des déblais exécutés dans la tranchée d'Airvault entre les piquets 1300 et 2700, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du ministre des travaux publics... tendant au rejet du pourvoi, par le motif que, si l'administration a renoncé à se prévaloir des dispositions de l'article 98 du devis aux termes duquel le prix moyen du mètre cube de déblais porté au bordereau ne peut être modifié sous aucun prétexte, et si elle a consenti à la fixation d'un prix nouveau, elle a pris soin de limiter strictement la portée de cette concession gracieuse, soit quant aux points de la ligne, soit quant à la nature des terrains qui devaient faire l'objet d'une revision des prix; que l'entente autorisée par la décision ministérielle du 19 juillet 1881 a eu lieu avec les sieurs Hallier et Moussard pour la formation de nouveaux prix applicables aux déblais imprévus des tranchées d'Airvault, et que les entrepreneurs ont reçu de ce fait, le 9 mars 1882, un mandat dont ils ont accusé réception sans formuler aucune réserve; que la demande portée par les sieurs Hallier et Moussard devant le conseil de préfecture tendait à ce que la mission des experts dont ils sollicitaient la nomination fut étendue à tous les déblais exceptionnels rencontrés par eux dans l'exécution des travaux; que cette prétention était contraire à la clause précitée de leur marché; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a fait porter exclusivement l'expertise sur le chef de réclamation relatif aux tranchées de la Rochette et a refusé de l'étendre aux déblais imprévus des tranchées d'Airvault;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées approuvé le 16 novembre 1866;

Vu la décision du ministre des travaux publics du 19 juillet 1881;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT que les entrepreneurs demandaient un supplément de prix pour les déblais imprévus exécutés dans les tranchées d'Airvault (8e lot) et dans les tranchées 3 et 5 de la Rochette (7e lot); que, par une décision en date du 19 juillet 1881, le ministre des travaux publics a reconnu qu'il y avait lieu de fixer des prix supplémentaires pour l'extraction des bancs de calcaire à rognons de silex et de granit bleu rencontrés dans les tranchées susdites; que, dans ces conditions, le ministre n'est plus fondé à se prévaloir des stipulations insérées dans l'ar-

ticle 98 du cahier des charges de l'entreprise à l'égard des réclamations des requérants concernant les déblais de ces tranchées;

Mais considérant que l'arrêté attaqué, qui a ordonné une expertise à l'effet de vérifier les travaux d'extraction des déblais exécutés dans les tranchées 3 et 5 de la Rochette, a refusé de comprendre dans la mission des experts la vérification des travaux exécutés dans les tranchées d'Airvault, en se fondant sur ce que les parties se seraient entendues pour régler à l'amiable l'indemnité à payer de ce chef à l'entrepreneur; qu'il résulte au contraire de l'instruction que le travail des ingénieurs, chargés par le ministre de proposer de nouveaux prix aux entrepreneurs, a porté exclusivement sur une section des tranchées d'Airvault comprise entre les piquets 4 et 12, et que l'accord intervenu entre les entrepreneurs et l'administration n'a porté que sur le prix des déblais de ladite section; qu'ainsi c'est par erreur que le conseil de préfecture a excipé d'un prétendu règlement amiable entre les parties pour exclure de la mission des experts la totalité des déblais des tranchées d'Airvault; qu'il y a donc lieu de décider que la vérification à laquelle il doit être procédé, en vertu de l'arrêté attaqué, portera sur les travaux d'extraction des tranchées d'Airvault, à l'exception de ceux exécutés dans la section comprise entre les piquets 4 et 12... (Les experts désignés, en vertu de l'arrêté attaqué, procéderont, dans les parties des tranchées d'Airvault situées en dehors des piquets 4 et 12, aux recherches, constatations et évaluations prescrites par ledit arrêté dans les tranchées 3 et 5 de la Rochette. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. État condamné aux dépens.)

(N° 28)

[29 avril 1887]

Travaux publics. — Dommages. (Ville de Paris contre sieur Périnet.)

Lorsque l'effondrement d'une maison est dû au vice du sol et au défaut de précautions prises lors de la construction de la maison établie au-dessus d'anciennes carrières, la ville ne saurait être responsable du dommage ainsi causé si les travaux de voirie exécutés par elle pour la consolidation du sous-sol de la

rue, dont l'immeuble endommagé est riverain, ont été strictement maintenus dans le sous-sol de la rue et ont été exécutés prudemment (*).

Vu la requête de la Ville de Paris... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 mai 1883 par lequel le conseil de préfecture de la Seine a condamné la Ville de Paris à payer au sieur Périnet une somme de 6.880f,07 pour réparation des dommages causés par des travaux de voirie à un immeuble appartenant audit sieur Périnet, sis place d'Alleray, 3, et rue d'Alleray, 74, avec les intérêts et les intérêts des intérêts, ainsi que les dépens; — *Ce faisant, attendu* que le sieur Périnet est propriétaire à Paris d'un immeuble situé place d'Alleray, 3, et rue d'Alleray, 74; qu'il existe sous la région dont s'agit d'anciennes carrières de pierre à bâtir, qui ont été jadis exploitées souterrainement en deux étages superposés, et dont les ciels en mauvais état indiquaient le peu de solidité des terrains ainsi minés, dans lesquels des tassements notables s'étaient produits; qu'au cours des travaux de consolidation exécutés sous l'axe de la rue, on fut amené à reconnaître que la maison Périnet, sous laquelle un agent du service avait pu parvenir au moyen d'un vide rencontré sous ce sous-sol, n'était en aucune façon soutenue et présentait un danger imminent d'affaissement, pouvant amener l'effondrement des constructions dans lesquelles des fissures s'étaient déjà antérieurement produites; que l'ingénieur des mines provoqua un arrêté préfectoral pour prescrire au sieur Périnet d'avoir à exécuter, dans un bref délai, les travaux nécessaires à la consolidation du sous-sol de sa propriété; que tel était l'état de l'immeuble dont s'agit, lorsque le 6 août une sorte d'effondrement se produisit; que, si les travaux exécutés par la ville dans des conditions irréprochables ont pu déterminer un mouvement du sol qui a déterminé l'accident, celui-ci ne se serait pas produit si l'immeuble du sieur Périnet n'avait pas été construit dans les conditions les plus défectueuses; qu'aucune responsabilité ne saurait incomber à la ville; que, dans tous les cas et très subsidiairement, cette responsabilité devrait être partagée, annuler l'arrêté susvisé et condamner le sieur Périnet aux dépens, y compris les frais d'expertise;

(*) Voyez dans le même sens : 8 juillet 1881, ville de Paris, p. 689; — 31 mars 1882, Mahé, p. 343; — 13 janvier 1882, Rap. Villiermot, p. 48. — (Extr. du *Rec. des Arr. du C. d'État.*)

Vu le mémoire en défense produit au nom des consorts Périnet... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours de la ville de Paris et la condamner en tous les dépens, par ces motifs qu'il résulte de l'instruction que la ville de Paris a entrepris des travaux ayant pour objet la consolidation du sous-sol de la rue d'Alleray, et qu'au cours de ces travaux un mouvement de terrain s'est produit qui a occasionné des dommages à l'immeuble des défendeurs; que les experts sont d'accord pour reconnaître que les travaux de consolidation entrepris par eux ont été la cause déterminante de l'accident, et qu'il n'est pas établi d'autre part que ces travaux aient procuré à l'immeuble du sieur Périnet une plus-value appréciable dont il puisse être fait compensation;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux entrepris par l'administration pour la consolidation de la rue d'Alleray ont été strictement maintenus dans le sous-sol de cette rue; qu'ils ont été exécutés avec prudence et de manière à ne porter aucune atteinte aux constructions qui auraient été élevées conformément aux règles de l'art; qu'il est également établi par l'instruction que l'immeuble du sieur Périnet, sis place d'Alleray, 3, et rue d'Alleray, 74, a été construit sur un sol excavé, sans aucune des précautions rendues indispensables par cette situation; qu'ainsi la responsabilité du dommage occasionné à l'immeuble du sieur Périnet ne saurait incomber à la ville et que c'est à tort que l'arrêté attaqué en a mis la réparation à sa charge... (Arrêté annulé. La dame Périnet ès-qualités et la demoiselle Adèle Périnet sont condamnées aux dépens, y compris les frais d'expertise.)

(N° 29)

[29 avril 1887]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Résiliation.
(Sieur Mandement.)

Lorsque les mesures prises par l'administration en vue d'établir les fondations d'une gare ont causé certaines sujétions spéciales dans l'installation des chantiers de l'entrepreneur de la construction de la voie ferrée (déplacement des voies de ser-

vice), ce fait n'est pas de nature à entraîner la résiliation de son marché. Il ne peut qu'ouvrir un droit à indemnité.

Procédure. — Ministres. — Pas de dépens alloués au ministre défendeur devant le Conseil d'État.

Vu la requête... pour le sieur Mandement... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 1er juillet 1882, par lequel le conseil de préfecture du Doubs a rejeté sa demande tendant à obtenir la résiliation de son entreprise; — *Ce faisant, attendu* que les mesures prises par l'administration en vue d'obtenir l'exécution simultanée des travaux de terrassements soumissionnés par le sieur Mandement, et des travaux de fondations des bâtiments de la gare adjugés à un autre entrepreneur, ont nécessité le déplacement des voies de service du sieur Mandement et ont jeté la désorganisation dans ses chantiers; qu'à raison de ces faits, le requérant est fondé à réclamer, par application de l'article 1184 du Code civil, la résiliation de son marché, les conditions en vue desquelles il avait traité ayant été modifiées par le fait de l'administration, par ce motif, déclarer le marché résolu pour inexécution par l'administration des engagements qu'elle avait pris vis-à-vis de l'entrepreneur, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du ministre des travaux publics... tendant au rejet du pourvoi, par le motif que, si le déplacement des voies de service du sieur Mandement lui a causé un préjudice, l'administration ne conteste pas qu'il lui soit dû de ce chef une indemnité; mais que l'entrepreneur ne saurait baser sur ce seul fait une demande en résiliation; qu'il ne s'agit en effet que d'une modification sans importance dans les installations de son chantier ne pouvant être regardée comme ayant apporté une sérieuse perturbation dans l'organisation de son entreprise et dans la marche des travaux, alors que les neuf dixièmes de ces travaux étaient déjà exécutés; qu'au surplus le sieur Mandement a aujourd'hui terminé ladite entreprise et que sa demande en résiliation est dès lors devenue sans objet;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées, approuvé le 16 novembre 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si les mesures prises par l'administration en vue d'établir les fondations des bâtiments de la gare de Morteau ont eu pour conséquence d'ap-

porter certaines sujétions spéciales dans l'installation des chantiers du sieur Mandement, elles ne constituaient pas des modifications au marché de nature à justifier la résiliation de l'entreprise; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture, tout en réservant par l'arrêté attaqué les droits à indemnité du sieur Mandement, a refusé de déclarer le marché résilié au profit de cet entrepreneur;

Sur les conclusions du ministre à fin de dépens :

Considérant que, d'après l'article 17 du décret du 22 juillet 1806, les ministres peuvent défendre sans frais aux pourvois formés devant le Conseil d'État; que, dès lors, il y a lieu de rejeter les conclusions à fin de dépens du ministre des travaux publics... (Requête du sieur Mandement et conclusions du ministre à fin de dépens rejetées.

(N° 30)

[29 avril 1887]

Voirie (Grande). — Chantiers de la Loire. — Plantations. — Contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieur Aurousseau.)

Le riverain de la Loire qui a fait sans autorisation des plantations sur un terrain compris entre le fleuve et ses digues, et susceptible d'être submergé par les crues ordinaires du fleuve, commet une contravention de grande voirie. Ce terrain constitue un chantier de la Loire (*).

Décidé que les dépôts de matériaux reprochés au défendeur avaient été faits à plus de 30 pieds des rives de la Loire : pas de contravention. Relaxe.

Vu le recours du ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 19 juillet 1884, par lequel le conseil de préfecture de la Nièvre a renvoyé le sieur Aurousseau des fins d'un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre lui, pour avoir affecté sans auto-

---

(*) Voyez : 14 janvier 1869, Chavigny (*Rec. du C. d'État*, p. 35); — 10 mai 1878, Behic, *Ann.* 1879, p. 761; — 26 décembre 1879, Ministre des travaux publics c. Rozière (*Rec. du C. d'État*, p. 877).

risation des plantations et des remblais sur des terrains situés en aval du pont de Decize, entre le bras droit de la Loire et la rivière d'Aron; — *Ce faisant, attendu* que l'arrêt du Conseil du 23 juillet 1783, titre 2, interdit d'effectuer aucune plantation sans autorisation sur les îles, chantiers, grèves et autres places qui dépendent du lit et des bords de la Loire, et que, d'après l'article 9 dudit arrêt, tous dépôts de matériaux sont interdits sur les bords et chantiers de la Loire, si ce n'est à 30 pieds desdits bords; que le procès-verbal de contravention constate que le sieur Aurousseau a fait des plantations sur des terrains qui ont été reconnus lui appartenir par l'arrêt de la cour de Bourges, du 8 juillet 1863, mais qui constituent des chantiers de la Loire, dans le sens des dispositions de l'arrêt de 1783; qu'à la vérité, son auteur le sieur Saignol a été autorisé, par un arrêté préfectoral du 20 mai 1846, à faire des plantations dans les limites fixées au plan annexé audit arrêté; qu'il n'a donc commis de contravention qu'à raison des plantations effectuées en dehors de ces limites; qu'en ce qui concerne les dépôts de matériaux, toute la question est de savoir s'ils ont été faits à plus de 30 pieds des bords du fleuve, et qu'au cas où cette distance n'aurait pas été observée, il y aurait lieu de réprimer la contravention commise; par ces motifs, décider que le sieur Aurousseau sera tenu d'enlever les plantations par lui faites en dehors des limites tracées par l'arrêté de 1846, ainsi que les dépôts de matériaux, s'ils sont reconnus avoir été effectués à moins de 30 pieds du fleuve;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Aurousseau... tendant au rejet du recours du ministre des travaux publics, par les motifs que les terrains qui appartiennent au défendeur et sur lesquels ont été faites les plantations litigieuses, ne constituent pas des chantiers de la Loire et ne sont pas dès lors soumis à la servitude établie par l'arrêt du Conseil de 1783; qu'on ne saurait en effet admettre comme exacte la définition des chantiers donnée par les ingénieurs et d'après laquelle devraient être considérés comme tels tous les terrains voisins du fleuve et servant à l'écoulement des eaux de crue; qu'au surplus, l'arrêté de 1846 a autorisé le sieur Aurousseau à faire des plantations jusqu'à la limite du lit majeur de la Loire, marquée sur le plan annexé, et qu'il résulte bien des pièces de l'instruction que le défendeur n'a pas dépassé la limite qui lui était ainsi assignée; qu'en ce qui concerne les remblais et dépôts, le conseil de préfecture a constaté, en fait, qu'ils étaient à plus de 30 pieds du bord et qu'il n'a été apporté aucune preuve à l'encontre de cette constatation;

Vu l'arrêt du Conseil du 23 juillet 1783, titre 2;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 20 floréal an X;

En ce qui concerne *les plantations désignées au procès-verbal de contravention :*

Considérant que d'après les articles 10, 11, 12, 13 et 14 du titre 2 de l'arrêt du Conseil du 23 juillet 1883, il ne peut être fait aucune plantation qu'après autorisation sur les îles, îlots, chantiers, grèves, plages, accolins et autres places qui dependent du lit et des bords de la Loire;

Considérant que pour demander l'annulation de l'arrêté attaqué, renvoyant le sieur Aurousseau des fins du procès-verbal dressé contre lui, le ministre des travaux publics se fonde sur ce que le terrain appartenant au sieur Aurousseau, au lieu dit l'île Saignol, et sur lequel celui-ci a fait exécuter des plantations, constituerait un chantier de la Loire;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le terrain dont il s'agit est compris entre les bords de la Loire et la digue supportant la route nationale n° 79 et contenant le fleuve sur cette rive, et qu'il est susceptible d'être submergé par les crues ordinaires du fleuve; que, par suite, il doit être considéré comme un chantier de la Loire; qu'à la vérité, un arrêté préfectoral du 20 mai 1846 a autorisé l'auteur du sieur Aurousseau à effectuer une partie des dites plantations, mais seulement jusqu'à la limite du lit majeur du fleuve, et que cette limite est désignée au dit arrêté par une ligne A, B, C, D, laquelle se confond avec la ligne Q, R, S, T, sur le plan produit à l'appui du recours, et que n'a pas contesté le sieur Aurousseau; que, dès lors, pour celles des plantations qui ont été faites en dehors de la limite précitée, c'est à tort que le conseil de préfecture a renvoyé le sieur Aurousseau des fins du procès-verbal de contravention dressé contre lui;

En ce qui concerne les dépôts de matériaux :

Considérant qu'aux termes de l'article 9 du titre 2 de l'arrêt du conseil ci-dessus visé, il est défendu de déposer des matériaux et déblais sur les bords de la Loire, si ce n'est à 30 pieds au delà des dits bords;

Considérant que pour renvoyer, de ce chef, le sieur Aurousseau des fins du procès-verbal, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que les remblais dont il s'agit ont été effectués à plus de 30 pieds des rives de la Loire; et que le ministre ne justifie pas que le conseil de préfecture ait ainsi fait une appréciation inexacte des circonstances de la cause... (Le sieur Aurousseau est condamné à enlever les plantations par lui exécutées

dans un terrain lui appartenant, sur la rive droite de la Loire, en dehors des limites fixées par l'arrêté préfectoral du 20 mai 1846, telles qu'elles figurent au plan annexé, des 9-13 septembre 1884. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du ministre rejeté.)

(N° 31)

[6 mai 1887]

Travaux publics. — *Décompte.* — (Sieur Igonet.)

Sujétion imposée par le cahier des charges à l'entrepreneur l'obligeant à n'extraire ses matériaux que dans les bancs supérieurs d'une carrière menaçant un village; défense de tirer des coups de mine : non-lieu à indemnité.

Vu la requête du sieur Igonet... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 18 mars 1884, par lequel le conseil de préfecture de l'Ardèche a rejeté une demande d'indemnité formée par le sieur Igonet pour réparation du préjudice qui lui aurait été causé par un arrêté du préfet de l'Ardèche, en date du 29 novembre 1881; — *Ce faisant, attendu* que le sieur Igonet a été déclaré, le 6 mars 1880, adjudicataire des travaux d'endiguement du Rhône entre la Voulte et le Pouzin; que l'article 26 du devis de l'entreprise contient les dispositions suivantes : « L'entrepreneur sera tenu de prendre ses matériaux à la carrière du Pouzin dans le massif de rochers qui menace le bourg; pour exploiter la carrière du Pouzin, l'entrepreneur devra attaquer le front de taille du Sud et le front de taille supérieur de l'Est, en se conformant à toutes les mesures de précaution indiquées par les ingénieurs des mines »; qu'il résulte de cet article que, si l'entrepreneur ne pouvait attaquer que le front de taille supérieur de l'Est, il pouvait attaquer la totalité du front de taille du Sud; que c'est donc à tort, et en violation des dispositions du cahier des charges, que, par arrêté en date du 29 novembre 1881, le tirage des coups de mine dans les bancs de carrières inférieures au plan de glissement des rochers du Pouzin a été interdit; qu'un préjudice considérable a été causé au sieur Igonet par le fait de cet arrêté qui modifie les conditions de l'exploitation; qu'il y a lieu, dès lors, d'ordonner une expertise à l'effet d'apprécier

l'étendue du dommage; annuler l'arrêté du conseil de préfecture;

Vu les observations du ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours formé par le sieur Igonet par ces motifs que l'entrepreneur était tenu de prendre tous ses matériaux à la carrière du Pouzin dans le massif de rochers qui menace le bourg; que, dès lors, l'administration pouvait obliger l'entrepreneur à abandonner les bancs inférieurs qui ne menacent en rien le bourg et à plus forte raison d'en interdire l'abatage à la poudre;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 25 du cahier des charges de son entreprise, le sieur Igonet était tenu de prendre tous ses matériaux à la carrière du Pouzin, dans le massif de rochers qui domine le bourg; que, dès lors, l'administration pouvait, ainsi qu'elle l'a fait, interdire le tirage des coups de mine dans les bancs inférieurs qui ne constituent pas un danger pour la sécurité des habitants du bourg... (Rejet.)

(N° 32)

[6 mai 1887]

Travaux publics. — Communes. — Travaux de voirie. — Canalisation et distribution d'eau. — Dommages. — (Sieur Arnould-Drappier contre Ville de Nancy.)

Compétence. — Lorsque des travaux ont été régulièrement autorisés par un décret portant expropriation d'utilité publique, le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur les dommages causés par l'occupation temporaire des parcelles nécessaires à l'exécution des dits travaux, bien qu'il n'ait pas été pris d'arrêté préfectoral autorisant l'occupation, et que les formalités prévues par le décret du 8 février 1868 n'aient pas été régulièrement remplies. — Il s'agit de dommages causés par l'exécution de travaux publics.

Conseil de préfecture. — Procédure. — Formes de l'arrêté. — Expédition ne portant pas la signature du conseiller rapporteur : rejet : la minute de l'arrêté est revêtue de cette signature.

Tierce-expertise. — Formes. — Aucune disposition de loi n'oblige le tiers-expert à entendre les parties; d'ailleurs, dans

l'espèce, le réclamant a été convoqué à la lecture du rapport et a pu présenter des observations devant le conseil de préfecture.

Double degré de juridiction. — Non-recevabilité de conclusions, non soumises au conseil de préfecture.

Frais d'expertise et de tierce-expertise à la charge de la ville qui n'a pas fait d'offres suffisantes.

Vu la requête du sieur Arnould-Drappier tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 24 décembre 1880 par lequel le conseil de préfecture de Meurthe-et-Moselle a condamné la ville de Nancy à lui payer une indemnité de 6.280f,18 pour dommages causés à divers immeubles par l'exécution de travaux publics, et a rejeté le surplus de ses réclamations; — *Ce faisant... attendu*, en la forme : 1° que l'arrêté n'a pas été signé par le conseiller rapporteur, conformément à la loi du 12 juillet 1865; 2° que, d'autre part, l'expertise et la tierce expertise sont irrégulières, le requérant n'ayant pas reçu sa convocation pour assister aux opérations des experts; qu'en ce qui concerne le règlement des ouvrages résultant de la construction de l'égout, le conseil de préfecture était incompétent, l'occupation des terrains n'ayant pas été régulièrement autorisée, et dans tous les cas, que les formalités prescrites par le décret du 8 février 1868 n'ont pas été observées...; qu'en ce qui concerne les dommages causés par le redressement de la rue des Glacis, le conseil de préfecture a fait une appréciation insuffisante et inexacte du préjudice; annuler l'arrêté attaqué; en ce qui touche les immeubles de la rue des Glacis, allouer une indemnité de 29.886f,30; condamner la ville de Nancy au payement d'une somme de 1.525 francs, pour détérioration d'objets déposés dans une cave, rue de Metz; la condamner en outre à la totalité des frais d'expertise et de tierce expertise et aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Nancy, dans lequel, après avoir fait remarquer que l'omission de la signature du conseiller rapporteur sur l'expédition signifiée de l'arrêté attaqué n'est que le résultat d'une erreur, elle expose, en ce qui concerne les dommages causés par la construction de l'égout collecteur, qu'il ne s'agit pas de dommages résultant d'une occupation irrégulière, mais de l'exécution de travaux publics régulièrement autorisés, que le conseil de préfecture était donc compétent pour statuer; qu'en ce qui concerne les dommages causés aux autres immeubles du demandeur par les travaux

exécutés rue des Glacis, ils sont largement compensés par l'indemnité allouée; que la réclamation relative à la détérioration d'objets déposés dans une cave, rue de Metz, n'est pas recevable, n'ayant pas été soumise aux premiers juges et conclut au rejet de la requête avec dépens;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, du 16 septembre 1807 et du 24 mai 1872;

En la forme :

En ce qui touche la régularité de l'arrêté attaqué :

Considérant qu'il résulte d'un certificat du préfet de Meurthe-et-Moselle que la minute de l'arrêté attaqué porte la signature du conseiller rapporteur, qu'ainsi l'omission de cette signature sur l'expédition signifiée n'est pas de nature à entraîner l'annulation dudit arrêté;

Sur le moyen tiré de ce que le sieur Arnould-Drappier n'aurait pas reçu de convocation pour assister aux opérations d'expertise et de tierce expertise :

Considérant, d'une part, que le procès-verbal d'expertise constate qu'au jour où il a été procédé à l'expertise, les experts ont parcouru les lieux litigieux en présence du requérant;

Considérant, d'autre part, qu'aucune disposition de loi n'obligeait le tiers expert à entendre les parties; que d'ailleurs le sieur Arnould-Drappier reconnaît avoir été convoqué à la lecture du rapport, et qu'il a pu présenter ses observations soit immédiatement, soit devant le conseil de préfecture; que, dans ces conditions, le sieur Arnould-Drappier n'est pas fondé à soutenir que l'expertise et la tierce expertise soient irrégulières;

En ce qui concerne les dommages causés aux pépinières du faubourg Saint-Georges par la construction de l'égout collecteur : — Sur la compétence du conseil de préfecture :

Considérant que la construction de l'égout collecteur a été déclarée d'utilité publique par décret en date du 4 novembre 1876; qu'un jugement du tribunal de Nancy du 14 janvier 1877 a prononcé l'expropriation des portions de terrains nécessaires à la canalisation, et que la ville de Nancy a été envoyée en possession desdits terrains par ordonnance du 16 mai suivant; qu'ainsi les dommages causés aux pépinières du sieur Arnould-Drappier proviennent non d'une occupation irrégulière, mais de l'exécution de travaux régulièrement autorisés et que, dès lors, le conseil de préfecture était compétent pour statuer sur la demande d'indemnité dont il était saisi par le requérant lui-même;

Au fond : — Considérant que le sieur Arnould-Drappier n'éta-

blit pas qu'il a eté fait une inexacte évaluation des dommages éprouvés;

En ce qui concerne les dommages résultant des travaux exécutés rue des Glacis : — Sur les chefs de réclamations visés dans l'arrêté attaqué :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dommages causés aux immeubles du sieur Arnould-Drappier sont équitablement compensés par l'indemnité allouée;

Sur le surplus des conclusions du sieur Arnould-Drappier :

Considérant qu'en admettant, ainsi que le prétend le sieur Arnould-Drappier, que ses autres chefs de réclamations n'aient pas été compris par les experts et par le conseil de préfecture dans l'indemnité qui lui a été allouée, il ne serait pas recevable à les présenter directement et pour la première fois devant le Conseil d'État;

En ce qui concerne la réclamation relative à la détérioration d'objets déposés dans une cave, rue de Metz :

Considérant qu'il s'agit d'un dommage distinct et occasionné à un autre immeuble; que la réclamation du sieur Arnould-Drappier n'a pas été soumise aux premiers juges et que, dès lors, elle n'est pas recevable;

Sur les frais d'expertise et de tierce expertise :

Considérant que les offres de la ville de Nancy sont loin d'atteindre le chiffre des indemnités allouées, qu'il est dès lors équitable de lui faire supporter la totalité des frais d'expertise et de tierce expertise... (La totalité des frais d'expertise et de tierce expertise est mise à la charge de la ville de Nancy. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Arnould-Drappier rejeté. Dépens supportés, trois quarts par le sieur Arnould-Drappier, et un quart par la ville de Nancy.)

(N° 33)

[6 mai 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — Fumée des locomotives. — (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieurs Ferréol, Louison, Vital et autres.)

Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour

connaître de la demande formée par des fabricants de rubans, à raison du préjudice causé à leur industrie par la fumée des locomotives d'un chemin de fer (*).

Le dommage causé à ces fabricants est de nature à ouvrir droit à indemnité (**).

L'interception d'une partie de rue n'ouvre pas droit à indem-

---

(*-**) Les dommages occasionnés par la fumée des locomotives présentent cette singularité de jurisprudence qu'ils sont simultanément portés devant la juridiction administrative et devant la juridiction civile.

Au surplus, il suffit, pour voir combien est incertaine la limite séparant, dans une concession de chemin de fer, l'entreprise de travaux publics et l'exploitation industrielle, de se reporter à la première espèce qui, dans cet ordre d'idées, ait été soumise au Conseil d'État (8 décembre 1859, Compagnie du Midi c. Tournon, *Ann.* 1860, p. 284). Il s'agissait de propriétaires se plaignant de l'ébranlement causé à leurs maisons par le passage des trains et réclamant, devant le conseil de préfecture, une indemnité à la compagnie du chemin de fer. — Le Ministre des travaux publics estimait que la juridiction administrative était incompétente : « Ce dommage ne provient pas de l'exécution d'un travail public, il se rattache à l'exploitation du chemin de fer. » — Le Conseil d'État n'a point adopté ce système juridique : « Le dommage serait la conséquence non d'un fait particulier d'exploitation, mais de l'établissement même du chemin de fer et du service public auquel il est affecté. »

Dans des espèces identiques ou toutes semblables (14 février 1861, Compagnie du Midi c. Desclaux, *Ann.* 1861, p. 281; — 21 mars 1861, Compagnie du Midi c. Becq, *Ann.* 1861, p. 372; — 7 juin 1866, Letellier c. Compagnie de l'Ouest, *Ann.* 1867, p. 433; — 3 janvier 1873, Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée c. Nitard, *Ann.* 1875, p. 46; — 19 mars 1886, Sautereau, *Ann.* 1886, p. 614), c'est-à-dire où il s'agissait des conséquences de l'ébranlement d'immeubles, le Conseil d'État a expressément maintenu sa jurisprudence, fondée, on le remarquera, sur une substitution du « service public » au « travail public », c'est-à dire sur une confusion entre l'exécution de l'ouvrage et l'usage auquel il est destiné, entre la construction et l'exploitation de la voie ferrée. Un arrêt du 24 décembre 1882 (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée c. Sergent, *Rec. des Arr. du C. d'État*, p 933), qui doit être rapproché des arrêts énumérés, aggrave encore cette confusion en l'appliquant aux secousses produites par la manœuvre d'une plaque tournante, engin accessoire.

Le 16 janvier 1875 (héritiers Collin c. Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, *Rec. des Arr. du C. d'État*, p. 60), le tribunal des conflits attribuait à la juridiction administrative l'appréciation des dommages qui peuvent être causés aux propriétés voisines par la poussière que produit la manipulation des charbons d'un dépôt nécessaire au chauffage des locomotives. — Une quinzaine d'années auparavant, la question de compétence avait été tranchée en sens contraire par la Cour de cassation, dans une espèce analogue. Le dommage résultait, pour un propriétaire voisin d'une gare, du mode de déchargement des marchandises qui, par leur friabilité, sont de nature à incommoder les personnes et même à nuire à la végétation. La cour régulatrice a dit (1er août 1860) : « Le préjudice dont se plaint le riverain serait la conséquence, non de l'établissement du chemin de fer, et du service public auquel il est affecté, mais d'un fait particulier d'exploitation industrielle, consistant dans un

nité pour les riverains lorsque les accès anciens de leurs immeubles ont été conservés à l'aide d'un pont et d'une passerelle.

Exécution d'un arrêté réformé par le Conseil d'État. — Remboursement ordonné avec intérêts du jour du paiement.

---

mode de déchargement des marchandises, prétendu par le riverain dommageable à sa propriété. — Un pareil litige n'a été attribué ni par l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, ni par aucune autre loi, à la juridiction administrative ». On a dû remarquer que, pour conclure en sens contraire du Conseil d'État, la Cour s'est approprié, en la retournant, la phrase même dont celui-ci s'était servi en 1859, et tombe aussi dans la confusion signalée. D'autre part, le principe de la séparation des pouvoirs n'était pas perdu de vue, puisque, le déchargement litigieux s'opérant au moyen d'une douzaine d'estacades dont le riverain demandait la suppression à l'autorité judiciaire, la Cour de cassation ne l'accordait que pour sept qui n'avaient point été administrativement autorisées.

Enfin, des plaintes ont été portées devant les tribunaux civils ou consulaires, au sujet du préjudice que peut occasionner aux riverains d'un chemin de fer la fumée sortant de la cheminée des locomotives. La jurisprudence fournit des jugements rendus en première instance à Mulhouse (5 mai 1858), Strasbourg (15 janvier 1861), Paris (7 août 1868), Orléans (10 septembre 1884), sans que jamais l'autorité judiciaire ait songé à mettre en doute sa compétence *ratione materiæ*. Les deux dernières espèces offrent cet intérêt qu'elles ont entre elles la plus grande analogie et que la seconde a été l'objet d'un arrêt récent de la Cour de cassation (3 janvier 1887). — Dans la première, qui se rattache indirectement à la jurisprudence du Conseil d'État (30 mars 1870, Edet, *Ann.* 1871, p. 641) et qui a donné lieu à un arrêt de la Cour de Paris du 11 août 1874, il ne s'agissait que de craintes de préjudice émises par l'exploitant d'une blanchisserie de toiles et fils située à proximité d'une voie ferrée.— Mais, dans la seconde espèce, le propriétaire d'une blanchisserie de cire, voisine d'une gare importante, était gravement lésé dans l'exercice de son industrie par la fumée qui s'élevait des machines et venait retomber sur son établissement; la Cour de cassation n'hésite point à reconnaître qu'il appartenait à la Cour d'appel (Orléans, 25 février 1885) de déclarer, en fait, que le préjudice ainsi causé excédait la mesure des obligations ordinaires du voisinage et de condamner la compagnie à indemniser l'industriel.

Dans l'arrêt précité du 16 mai 1879, le Conseil d'État affirmait déjà sa compétence pour les dommages dont s'agit, puisqu'il déclarait « que l'établissement d'une fosse à piquer le feu à proximité de maisons n'a pas eu pour effet de porter atteinte aux conditions d'habitation de ces maisons ». Dans l'affaire des passementiers de Saint-Étienne, le Conseil ne fait donc que réaffirmer cette compétence; mais il ne faut pas se dissimuler que la jurisprudence inverse pourrait également être soutenue et que l'arrêt du 6 mai 1887 serait particulièrement propre à montrer comment pourrait s'opérer, en pareille occurrence, un partage rationnel entre la juridiction civile et la juridiction administrative. A l'une serait attribuée la première partie du litige, qui sera toujours et absolument indépendante des conditions quelconques de l'établissement d'une voie ferrée; à l'autre compéterait tout dommage occasionné par l'interception d'une rue quand elle impliquerait une modification d'accès qui est, par excellence, la conséquence directe et matérielle de cet établissement.

(*Extrait du Recueil des Arr. du C. d'État.*

VU LA REQUÊTE de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 22 septembre 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Loire l'a condamnée à payer aux sieurs Ferréol et autres riverains des rues de Tardy, de Beaubrun et des Noyers, à Saint-Étienne, diverses indemnités s'élevant ensemble à la somme de 53.669f,90 pour dommages causés à leurs immeubles, tant par la fumée des locomotives circulant sur la ligne de Saint-Étienne au Puy, dans la traversée des quartiers de Beaubrun et de Tardy, que par les modifications apportées à la rue de Tardy par l'établissement du chemin de fer, et a mis en outre à la charge de la Compagnie requérante les frais d'expertise; — *Ce faisant*, *attendu* que les immeubles des sieurs Ferréol et autres n'ont éprouvé, par suite de l'établissement du chemin de fer, aucun dommage direct et matériel de nature à ouvrir un droit à indemnité; que, si ces propriétaires ont subi la perte de certains avantages accessoires et médiats, ces avantages ne constituaient pas des droits acquis; que, d'une part en effet, l'atmosphère de la ville de Saint-Étienne est constamment épaisse et chargée de fumée et que, par suite, la fumée des locomotives circulant dans le tunnel de Beaubrun et dans la tranchée qui longe la rue de Tardy, ne peut apporter qu'un faible contingent dans la masse normale de fumée et de poussière qui obscurcit l'air à Saint-Étienne; que, lors de l'enquête à laquelle il a été procédé avant la construction du chemin de fer, conformément aux dispositions du titre II de la loi du 3 mai 1841, les sieurs Ferréol et autres n'ont excipé d'aucune servitude qui aurait grevé les terrains des quartiers de Beaubrun et de Tardy les uns par rapport aux autres et interdisant l'établissement d'usines produisant de la fumée; qu'ainsi lesdits quartiers ne se trouvaient pas, avant la mise en exploitation du chemin de fer de Saint-Étienne au Puy, dans une situation différente de celle des autres quartiers de la ville; qu'il résulte, d'ailleurs, de l'expertise et de la tierce expertise qu'après comme avant l'établissement du chemin de fer, on a tissé, dans les ateliers situés dans les immeubles des sieurs Ferréol et autres, des rubans de couleurs claires; qu'il est inexact que la fumée dégagée par les locomotives qui circulent dans le tunnel de Beaubrun et dans la tranchée qui le suit dépasse les proportions normales; que la voie se trouve à 6m,62 en contre-bas du sol de la rue et que celle-ci est bordée du côté du chemin de fer par un mur de 1m,80 de hauteur; que, dans ces conditions, la fumée n'arrive aux im-

meubles situés en bordure de ladite rue que dégagée des molécules nuisibles; que, si les passementiers qui occupent les immeubles des sieurs Ferréol et autres ont dû transformer en partie leurs métiers, c'est à raison soit de la concurrence, soit de la mode qui exigeait des fabrications nouvelles, mais en aucune façon par suite d'une gêne résultant pour leur industrie de la fumée des locomotives; qu'ainsi l'établissement du chemin de fer n'a changé ni les conditions d'habitation des immeubles des sieurs Ferréol et autres, ni les conditions de l'industrie rubannière, telle qu'elle s'y pratiquait; que, d'autre part, les modifications apportées à la rue de Tarcy ne constituent qu'un dommage indirect; qu'il n'y a d'allongement de parcours ni pour les piétons ni pour les voitures; décharger la Compagnie requérante de toutes les condamnations prononcées contre elle, condamner les sieurs Ferréol et autres aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Ferréol et autres... tendant au rejet de la requête et à la condamnation de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée aux dépens, par les motifs qu'avant l'établissement du chemin de fer de Saint-Étienne au Puy, les quartiers de Beaubrun et de Tardy avaient été appropriés à l'industrie des rubans de couleur claire et ne renfermaient aucune usine produisant de la fumée, les propriétaires d'immeubles ayant grevé leurs lots de terrains, les uns par rapport aux autres, d'une servitude qui interdisait tout établissement d'usines de ce genre; que la situation spéciale dont jouissaient les quartiers susindiqués a été modifiée par l'établissement du chemin de fer; que le dégagement considérable de fumée, produit par le passage continuel des trains, a causé aux immeubles des sieurs Ferréol et autres, ainsi que l'a établi l'expertise, des dommages directs et matériels dont le conseil de préfecture a reconnu l'existence; qu'à raison de la gêne apportée par la fumée à la fabrication des rubans, les négociants refusent de donner aux ouvriers passementiers qui occupent les maisons des sieurs Ferréol et autres des chargements de couleurs tendres et que, si la fabrication des articles blancs et clairs n'y est pas absolument impossible, elle y est du moins difficile et risquée; qu'ainsi le dommage dont se plaignent les sieurs Ferréol et autres ne résulte pas seulement des modifications apportées aux conditions normales d'habitation de leurs immeubles, mais réside principalement dans la modification absolue des conditions de l'exploitation en vue de laquelle les quartiers de Beaubrun et de Tardy ont été construits par les propriétaires et les

maisons louées par les industriels; qu'on ne saurait exclure du droit à indemnité ni les propriétaires qui ont été atteints par l'expropriation, lors de la construction du chemin de fer, attendu que le jury n'a pu les indemniser par avance d'un dommage, alors éventuel et incertain, ni ceux qui ont acquis leurs immeubles ou les ont fait construire après l'établissement du chemin de fer, attendu que de 1859 jusqu'en 1879 le dommage causé à leurs immeubles a augmenté dans la proportion de 1 à 4; que, pour évaluer l'indemnité représentant la perte de valeur vénale subie par les immeubles des sieurs Ferréol et autres, le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des faits en capitalisant à 5 p. 100 la perte de valeur locative annuelle; qu'enfin en allouant une indemnité pour le dommage causé par l'interception de la rue de Tardy, ledit conseil n'a fait que suivre les indications de l'expertise de laquelle il résulte que ladite rue a été transformée en impasse; que la circulation en a été détournée au profit du chemin situé à l'est de la voie ferrée et que des obstacles ont été, par suite de l'établissement du chemin de fer, apportés à l'écoulement des eaux;

Vu les observations nouvelles présentées pour les sieurs Ferréol et autres... tendant aux mêmes fins que le mémoire en défense et en outre à ce qu'il plaise au Conseil condamner la compagnie requérante à payer aux sieurs Ferréol et autres les intérêts des intérêts des sommes à eux dues en exécution de l'arrêté du conseil de préfecture de la Loire;

Vu le mémoire en réplique produit pour la compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... dans lequel la compagnie requérante persiste dans ses précédentes conclusions et demande en outre le remboursement avec intérêts à partir du jour du payement, des sommes dont les sieurs Ferréol et autres ont exigé le payement en exécution de l'arrêté du conseil de préfecture, sans attendre la décision à intervenir du Conseil d'État;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 10 septembre 1807;

En ce qui concerne *les indemnités accordées par le conseil de préfecture pour dommages causés par la fumée des locomotives* :

Considérant qu'à raison des conditions particulières dans lesquelles se trouvent établis le tunnel de Beaubrun et sa rampe d'accès en tranchée le long de la rue de Tardy à Saint-Étienne, les locomotives circulant dans ledit tunnel et dans ladite tranchée dégagent une quantité anormale de fumée qui se répand dans

les maisons sises rue de Tardy, rue des Noyers et rue de Beaubrun et appartenant aux sieurs Ferréol et autres; que, si, de ce chef, les conditions d'habitation ordinaire desdites maisons n'ont pas été modifiées, il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise et de la tierce expertise auxquelles il a été procédé, que cette fumée apporte une gêne notable à la fabrication des velours et rubans de couleurs claires qui se pratique dans les ateliers situés dans les maisons précitées; que les établissements des sieurs Ferréol et autres ont subi, à raison de ces faits, une dépréciation tant de valeur locative que de valeur vénale, et qu'il sera fait une juste appréciation du dommage ainsi causé auxdits établissements, eu égard à leur destination industrielle, en fixant les indemnités auxquelles les sieurs Ferréol et autres ont droit aux sommes respectives de : 2.500 francs, pour le sieur Ferréol, 3.200 francs, pour le sieur Louison, 3.100 francs, pour le sieur Celle, 1.200 francs, pour le sieur Manneval, 2.000 francs, pour le sieur Chapelau, 2.500 francs, pour les héritiers de la dame Passot, veuve Bontemps, 1.250 francs, pour le sieur Ruffieux, 800 francs, pour le sieur Ferréol-Chauvet, 4.000 francs, pour le sieur Javelle, 1.200 francs, pour le sieur Faure, 1.800 francs, pour le sieur Bonnaviou, 1.200 francs, pour le sieur Baron, avec intérêts à partir du 1er juin 1879;

En ce qui touche les indemnités allouées pour dommages causés par l'interception de la rue de Tardy :

Considérant que les conditions d'accès des immeubles situés en bordure de la rue de Tardy n'ont pas été changées par suite de l'établissement du chemin de fer; que toutes les communications que ladite rue avait antérieurement avec les voies publiques du quartier ont été maintenues à l'aide d'un pont et d'une passerelle en bois; qu'ainsi les immeubles dont s'agit n'ont subi, par suite de l'interception d'une partie de la rue de Tardy, aucune dépréciation qui puisse ouvrir à leurs propriétaires un droit à indemnité et que c'est à tort que, de ce chef, le conseil de préfecture a condamné la compagnie requérante à payer aux sieurs Ferréol, Louison, Celle, Manneval, Chapelau, Ruffieux et à la dame Passot veuve Bontemps, diverses sommes formant un total de 14.900 francs;

En ce qui concerne la demande de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée en remboursement, avec intérêts à partir du jour du payement, des sommes versées par elle aux sieurs Ferréol et autres en exécution de l'exécution de l'arrêté attaqué :

Considérant que l'exécution provisoire des arrêtés des conseils de préfecture n'a lieu qu'aux risques et périls de ceux qui poursuivent cette exécution et que la présente décision réformant partiellement l'arrêté déjà exécuté du conseil de préfecture de la Loire, il y a lieu, pour remettre les parties au même et semblable état qu'avant l'exécution, de condamner les sieurs Ferréol, Louison, Celle, Manneval, Chapelau, héritiers Bontemps, Ruffieux, Ferréol-Chauvet, Javelle, Faure, Bonnaviou et Baron, à tenir compte à la compagnie requérante, avec intérêts à partir du jour du payement, des sommes formant la différence entre celles qui leur sont allouées et celles dont ils ont exigé le payement;

Sur les conclusions des sieurs Ferréol et autres tendant à l'allocation des intérêts des intérêts :

Considérant que, par suite de ce qui précède, les sieur Ferréol et autres, se trouvant débiteurs en fin de compte de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, il y a lieu de leur allouer des intérêts d'intérêts... (Les indemnités allouées par le conseil de préfecture pour dommages causés par la fumée des locomotives sont réduites aux sommes de : (Voir ci-dessus), avec intérêts à partir du 1er juin 1879. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les sieurs Ferréol, Louison, Celle, Manneval, Chapelau, héritiers Bontemps, Ruffieux, Ferréol-Chauvet, Javelle, Faure, Bonnaviou et Baron tiendront compte à la compagnie requérante, avec intérêts à partir du jour du payement, des sommes formant la différence entre celles qui leur sont allouées en principal et intérêts et celles dont ils ont exigé le paiement. Dépens supportés par les sieurs Ferréol, Louison, Celle, Manneval, Chapelau, héritiers Bontemps, Ruffieux, Ferréol-Chauvet, Javelle, Faure, Bonnaviou et Baron. Surplus de la requête de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée rejeté. Conclusions des sieurs Ferréol et autres tendant à l'allocation des intérêts des intérêts rejetées.)

(N° 34)

[13 mai 1887]

Algérie. — Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Manouvrier, employé seulement deux jours par mois.

— *Décharge de la taxe imposée au maître à raison de cette personne.* — (Dame Lavigne.)

(Recours contre un arrêté du 7 décembre 1885; Oran; prestations en nature, 1885; commune de Mers-el-Kébir);

Vu le décret du 5 juillet 1854; . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que l'individu à raison duquel la dame Lavigne a été imposée aux prestations n'est point attaché à son établissement et n'est employé par elle que deux jours par mois; que, dès lors, on ne saurait considérer ledit individu comme un serviteur de la famille, au sens de l'article 3 de la loi du 21 mai 1836, et qu'il y a lieu d'accorder à la dame Lavigne décharge des prestations de deux journées d'homme... (Arrêté annulé. Décharge.)

(N° 35)

[13 mai 1887]

Travaux publics. — *Mise en régie prononcée à raison du retard apporté dans la marche des travaux et imputable uniquement au manque de ressources et à la négligence de l'entrepreneur.* — *Régularité.* — (Sieur Sabourin c. Ministre de la guerre.)

VU LA REQUÊTE du sieur Sabourin tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 21 mars 1881, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde a rejeté, sans ordonner aucune expertise, sa demande tendant à faire décider que la mise en régie de son entreprise avait été prononcée à tort et à y substituer la résiliation avec indemnité au profit de l'entrepreneur; — *Ce faisant...* ordonner une expertise à l'effet de vérifier l'exactitude de ses obligations... pour être, sur le vu de l'expertise, statué tant sur la demande de résiliation que sur les conséquences de la régie, et sur l'indemnité due à l'exposant, ainsi que sur la liquidation du décompte des travaux exécutés par lui; condamner l'État en tous les dépens, y compris les frais d'expertise; le condamner également aux intérêts des sommes qui seront allouées au requérant à dater du jour de la demande primitive; subsidiairement, renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour qu'il soit statué au fond après expertise;

Vu les observations du Ministre de la guerre... tendant au rejet du pourvoi...;

Vu le cahier des charges applicable à l'entreprise, notamment l'article 15, portant que l'entrepreneur remettra faits et parfaits les travaux dont il se sera rendu adjudicataire le 15 décembre 1883; et l'article 33 portant que : lorsque les travaux ne seront pas terminés à l'époque fixée, qu'ils languiront ou qu'ils seront suspendus et qu'on pourra craindre que leur exécution ne soit pas terminée à l'époque prescrite, le directeur de l'établissement fera notifier à l'entrepreneur et à sa caution d'avoir à leur imprimer l'activité nécessaire; que si, nonobstant cette notification, les travaux restent en souffrance par impuissance, mauvaise volonté ou négligence de l'entrepreneur constatée par un rapport de l'ingénieur, le directeur de l'établissement fera faire à sa caution sommation de se charger de leur exécution, et, si la caution n'obtempère pas à cette sommation, le directeur de la poudrerie prononcera la mise en régie des travaux;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT, d'une part, que les travaux adjugés le 19 avril 1883 au sieur Sabourin, devaient, aux termes de l'article 15 du cahier des charges susvisé, être terminés le 15 décembre de la même année, et que le 19 septembre précédent, date de la mise en régie, la valeur des travaux exécutés, en admettant même l'appréciation de l'entrepreneur, n'excédait pas le huitième du montant du devis, s'élevant à 47.631f,88, rabais déduit; que malgré les mises en demeure qui lui ont été adressées, le sieur Sabourin n'a pas pris les mesures nécessaires pour achever les travaux dans le délai prescrit;

Considérant, d'autre part, que, sans qu'il soit besoin d'ordonner sur ce point une expertise, il résulte de l'instruction que les retards survenus dans l'exécution desdits travaux, loin d'être imputables à l'administration, sont dus uniquement au manque de ressources, et à la négligence de l'entrepreneur; que, dans ces circonstances, la mise en régie de l'entreprise a été prononcée à juste titre par application de l'article 33 du cahier des charges susvisée; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté les réclamations de l'entrepreneur... (Rejet.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 36)

[14 janvier 1888]

Manutention dans les ports et transport par eau des essences renfermées dans des fûts en bois. — Modification des décrets du 2 septembre 1874 et du 31 juillet 1875. — Notification d'un décret du 30 décembre 1887.

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus ampliation d'un décret du 30 décembre 1887, modifiant l'article 8 du décret du 2 septembre 1874 (*), relatif aux mesures à prendre pour l'embarquement et le débarquement des matières dangereuses dans les ports maritimes de commerce, et l'article 3 du décret du 31 juillet 1875 (**), concernant le transport des matières dangereuses sur les voies navigables intérieures.

L'objet du nouveau décret est de permettre la manutention dans les ports et le transport sur les voies navigables des essences renfermées dans des fûts en bois, à la condition qu'ils soient cerclés de fer et en bon état de conditionnement. Ce mode d'emballage est déjà autorisé, pour les transports sur les voies de terre et les chemins de fer, par l'article 17 du décret du 19 mai 1873.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, d'assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution du décret ci-joint, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
ÉMILE LOUBET.

(*) Voir *Annales*, 1875, p. 713.
(**) Voir *Annales*, 1876, p. 981.

[30 décembre 1887]

Décret.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

Vu le décret du 2 septembre 1874, relatif aux mesures à prendre pour l'embarquement et le débarquement des matières dangereuses dans les ports maritimes de commerce;

Vu le décret du 31 juillet 1875, concernant le transport des matières dangereuses sur les voies navigables intérieures;

Vu la demande de la Chambre de commerce de Paris, du 11 juillet 1887;

Vu l'avis du Conseil général des ponts et chaussées, du 13 octobre 1887;

Le Conseil d'État entendu.

Décrète :

Article 1er. — L'article 8 du décret susvisé du 2 septembre 1874 et l'article 3 du décret également susvisé du 31 juillet 1875 sont modifiés de la manière suivante :

« Les essences doivent être contenues dans des vases métalliques hermétiquement fermés ou dans des fûts cerclés en fer en bon état de conditionnement.

« L'usage des bonbonnes ou touries en verre ou en grès, lors même qu'elles sont protégées par un revêtement extérieur, est interdit. »

Art. 2. — Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois*.

(N° 37)

[11 février 1888]

Conducteurs et employés des ponts et chaussées et gardes-mines.

Monsieur le Préfet, je suis informé que des congrès ont été ou doivent être organisés dans certaines villes par des conducteurs et employés des ponts et chaussées et par des gardes-mines. Ces réunions ont pour but de former des comités départementaux devant correspondre avec un comité central constitué à Paris, et d'organiser une campagne destinée notamment à amener les pouvoirs publics à reviser la loi du 9 juin 1853 (*) sur les pensions civiles, et à substituer aux règlements actuels du corps des ponts et chaussées un projet de réorganisation élaboré par le comité central.

Le Ministre des travaux publics est le défenseur naturel des intérêts des fonctionnaires et agents de tout ordre placés sous sa haute direction, et il est toujours disposé à chercher les moyens d'améliorer leur situation dans la mesure du possible; mais le gouvernement ne saurait, sans abdiquer sa légitime autorité, admettre que les agents d'une administration publique établissent une fédération destinée à opposer un pouvoir plus ou moins occulte au pouvoir légal. En poursuivant ce but, en ouvrant une discussion sur des questions qui sont essentiellement du domaine administratif et gouvernemental, les agents des ponts et chaussées et des mines oublieraient les principes les plus rudimentaires de la discipline. Tolérer de semblables agissements serait introduire l'anarchie dans les rapports entre le personnel et l'administration.

C'est en vain, monsieur le Préfet, que les promoteurs de l'agitation que je signale à votre attention invoqueraient les statuts de la Société des conducteurs et des gardes-mines, lesquels autorisent l'existence d'un comité central à Paris et de conseils départementaux.

Aux termes de l'article premier des statuts, cette société a pour

(*) *Annales*, 1853, p. 311.

but de consolider entre ses membres les sentiments de confraternité et de camaraderie, de développer leur instruction scientifique, pratique et administrative, de former un fonds de secours en faveur des veuves et orphelins des sociétaires. Il s'agit donc d'une association exclusivement scientifique et d'assistance mutuelle et, d'après les articles 15, 21, 22 et 23, le comité central et les comités départementaux n'ont d'autre mission que d'administrer la Société. Ils sortiraient donc de leurs attributions en se faisant les instigateurs ou les instruments d'un mouvement de propagande en vue de questions dont la solution n'appartient qu'aux Pouvoirs publics.

J'interdis donc, monsieur le Préfet, de la manière la plus formelle tout congrès ou toute réunion de fonctionnaires et agents des ponts et chaussées et des mines ayant un objet contraire au programme délimité par l'article premier des statuts sus-visés. Si des assemblées de ce genre devaient se tenir dans votre département, je vous serais obligé de m'en aviser immédiatement. Je n'hésiterais pas alors à prendre les mesures disciplinaires que comporterait ce manquement grave à mes instructions.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef et je les prie d'en donner connaissance à tous leurs subordonnés.

Recevez, monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,

Émile Loubet.

PERSONNEL

(N° 38)

Janvier 1888

I. — INGÉNIEURS.

1° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Gauthier** (Louis), Sous-Ingénieur	26 janv. 1888
M. **Lecompte**, Sous-Ingénieur	28 janv. 1888
M. **Lalo** (Félix), Sous-Ingénieur	6 fév. 1888

2° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 3 *janvier* 1888. — M. **Fargaudie**, Inspecteur Général de 1re classe, est maintenu dans les fonctions de Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées pour l'année 1888.

Idem. — M. **Picard** (Alfred), Inspecteur Général de 2e classe, Président de Section au Conseil d'État, est maintenu dans les fonctions de Vice-Président du Comité consultatif des chemins de fer pour l'année 1888.

Décision du 10 *janvier.* — M. **Ribette**, Sous-Ingénieur attaché au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, admis à faire valoir ses droits à la retraite, à dater du 16 octobre 1887, et maintenu en activité jusqu'au 31 décembre 1887, restera en fonctions jusqu'à la désignation de son successeur.

Arrêté du 11 *janvier.* — M. **Liévin**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Draguignan, au service ordinaire du département du Var et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Violette de Noircarme**, est chargé, dans le département du Loiret, du service ordinaire de l'arrondissement de Pithiviers, en remplacement de M. **Decœur**, mis en disponibilité.

Idem. — Le service du contrôle de l'exploitation des lignes de Vire à Mortain, de Saint-Aubin à Évreux et d'Évreux au Neubourg (réseau de l'Ouest), est organisé de la manière suivante :

DÉSIGNATION DES LIGNES	CONTRÔLE des travaux neufs et d'entretien — M. Chabert, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées	CONTRÔLE de l'exploitation technique — M. Weisgerber, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées	CONTRÔLE de l'exploitation commerciale — M. Marie, Inspecteur principal	SURVEILL[...] administrat[...]
Vire à Mortain......	3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.	3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.	3e circonscription d'Inspecteur particulier.	Commiss[...] de Fler[...]
Saint-Aubin à Évreux...	1er id.	1er id.	2e id.	Commiss[...] d'Évreu[...]
Évreux au Neubourg...	1er id.	1er id.	2e id.	Id.

Arrêté du 11 janvier. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Saumur à La Flèche (réseau d'Orléans) est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

(M. **d'Ussel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.) Arrondissement de M. **Résal**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Nantes.

II. *Contrôle de l'exploitation technique.*

(M. **Villot**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.) Arrondissement de M. **Langlois**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Nantes.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

(MM. **Jardon** et **Bochet**, Inspecteurs principaux, à Paris.) 1re circonscription d'Inspecteur particulier, à Paris.

IV. *Surveillance administrative.*

Commissariat de Saumur.

Idem. — Le service du contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Poitiers au Blanc, comprise entre Saint-Savin et Le Blanc, est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

(M. **d'Ussel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.) Arrondissement de M. **Gauthier**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Tours.

II. *Contrôle de l'exploitation technique.*

(**M. Villot**, Ingénieur en Chef des Mines.) Arrondissement de **M. Genty**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Tours.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

(**MM. Jardon** et **Bochet**, Inspecteurs principaux.) 2e circonscription d'Inspecteur particulier.

IV. *Surveillance administrative.*

Commissariat de Poitiers.

Arrêté du 11 janvier. — Les deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels sont répartis le service ordinaire et le service hydraulique du département de l'Ariège, sont organisés comme il suit :

Arrondissement de l'Est-Foix.

Routes nationales nos 20, 117 et 119. . . . . . (145 kilomètres.)
Service hydraulique, études et travaux relatifs au régime général des bassins de l'Ariège, de l'Hers et de leurs affluents.

Arrondissement de l'Ouest-Saint-Girons.

Routes nationales nos 20, 117 et 119. . . . . . (127 kilomètres.)
Service hydraulique, études et travaux relatifs au régime général des bassins du Salat, de l'Arize, de la Lèze et de leurs affluents.

Idem. — **M. Armand**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Dax, au service ordinaire du département des Landes et à divers services de navigation et de chemins de fer, est attaché, à la résidence d'Avignon, aux services ci-après désignés, en remplacement de **M. de Thélin**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département de Vaucluse, arrondissement d'Avignon;

2° Navigation du Rhône (4e arrondissement).

Idem. — Le service du chemin de fer de Carentan à Carteret, précédemment confié à **M. de la Tribonnière**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Saint-Lô, est rattaché aux attributions de **M. Gouton**, Ingénieur en Chef de 2e classe déjà chargé, à la résidence de Cherbourg, du service ordinaire et du service maritime du département de la Manche.

Idem. — Les services d'études et de construction des chemins de fer ci-après désignés sont supprimés, savoir :

DÉSIGNATION DES LIGNES	INGÉNIEURS EN CHEF	INGÉNIEURS ORD…
	MM.	MM.
Epône à la ligne de Paris à Granville'.	**Fournié**, à Versailles.	**Luneau**, à Paris.
Melun à La Ferté-sous-Jouarre, moins la section comprise entre Verneuil et Marles.	**Cadot**, à Paris.	**Mussat**, à Senlis.
Auteuil à Boulogne.	**Demouy**, à Paris.	**Jozan**, à Paris.
Signy-le-Petit à la frontière belge, vers Chimay.		**Henry**, à Sedan.
Givet à la frontière belge, vers Marche		**Henry**, à Sedan.
Flamboin à Mouy-sur-Seine		**Montarou**, à Provins.
Sedan, vers Bouillon.	**Massé**, à Bar-le-Duc.	**Bourguin**, à Mézières.
Tancua à Saint-Claude	**Moron**, à Lons-le-Saunier.	**Canat**, à Lons-le-Sau…
Verges à Jeurre		**Pernot**, Cond. p[al], f. f. d'I… à Lons-le-Saunier.
Embranchement sur Morez de la ligne de Champagnole à Tancua.		**Canat**, à Lons-le-Sau…
La Cluse à Ambérieu	**Delestrac**, à Bourg.	**Monnet**, à Bourg.
Lyon à Saint-Etienne, par ou près Givors	**Gobin**, à Lyon.	**Tavernier** (Henri), à L…
Sérézin à Montluel.		
Savines à Barcelonnette.	**Dyrion**, à Digne	**Bonhomme**, Cond., … d'Ing., à Barcelonne…
Digne à la ligne de Savines à Barcelonnette		**Faure** (Louis), à Dign…
Embranchement de Saint-André à Castellane		**N...**
Digne à Saint-André.		**N...**
Vaison à Orange	**Bouvier**, à Avignon.	**Arrault**, à Orange.
Traversée du Rhône à Avignon.		**N...**
Salon à Calade.	**Gay**, à Marseille.	**Fontaneilles**, à Aix.
Valdonne à Fuveau		**Pavillier**, à Marseille.
Marseille à La Madrague-de-Podestat		Idem.
Embranchement sur Mazargue.		Idem.
Port-de-Bouc à Martigues		Idem.
Briançou à la frontière.	**Lordereau**, à Gap	**Dumur**, à Embrun.
La Freissinouze à Saint-Bonnet.		**Paris**, à Gap.
Hagetmau à Pau.	**Proszynski**, à Pau.	**Larivière**, à Pau.
Saint-Sever à Hagetmat.	**Petiit**, à Mont-de-Marsan.	**Bernis**, à Mont-de-M…
Gimont à Lombez	**Pugens**, à Toulouse.	**Hivonnait**, à Toulou…
Espalion à Bertholène.	**Pacull**, à Albi.	**Grapin**, Cond. p[al], f. f. d'I… à Saint-Affrique.
Carmaux à Vindrac.		**Berget**, à Albi.
Anduze à Saint-Jean-du-Gard	**Lefranc**, à Mende.	**Hugues**, à Alais.
Saint-Jean-du-Gard à Florac.		Idem.
Florac au réseau existant.		**Delage**, à Mende.
Raccordement du chemin de fer de Cahors à Capdenac avec la ligne de Brive au Lot.	**Pihier**, à Cahors.	**Mesnager**, à Cahors.
Saint-Aignan, vers Blois.	**Faure**, à Tours.	**Humbert**, à Blois.
Emb[t] de la ligne de Port-de-Piles à Port-Boulet sur le camp du Ruchard et Azay-le-Rideau	**Modelski**, à Tours.	**Goury du Roslan**, à T…
Gueméné à La Chapelle-sur-Erdre.	**Meugy**, à Nantes	**Cosmi**, à Nantes.
Châteaubriant à Ploërmel	**Rousseau**, à Rennes.	**Michel** (Gaston), à Re…
La Brohinière à Dinan.		**N...**
Saint-Brieuc au Légué.	**Thiébaut**, à Saint-Brieuc.	**Guillemoto**, à Saint-B…
Guingamp à Paimpol		**Adam**, S.-Ing., à Guing…
Carhaix à Loudéac, avec raccordement à Goarec sur le canal de Nantes à Brest.		**Guillemoto**, à Saint-B…
Loudéac à Saint-Méen.		Idem.
Carhaix à Guingamp.		**Adam**, S.-Ing., à Guing…
Carhaix à Châteaulin	**Considère**, à Quimper.	**de Miniac**, à Brest.
Carhaix à Quimperlé		**Havé**, à Quimper.
Carentan à Périers.	**Gouton**, à Cherbourg.	**Salley**, S.-Ing., à Saint-…
Coutances à Régneville		**Jourde**, à Granville.
La Loupe à Brou.	**Cordier**, à Evreux.	**Devin**, Cond., f. f. d'In… La Loupe
Le Neubourg à Caudebec-les-Elbeuf		**Hembert**, Cond., f. f. d'I… à Pont-Audemer.
Saint-Pierre-Louviers aux Andelys		**Bourquelot**, à Louviers.
Dieppe au Havre et embranchements de Fécamp et d'Etretat.	**Alexandre**, à Dieppe.	**Colmet-Daâge**, à Diep…
		Corbeaux, à Fécamp.

Les archives des services ci-dessus désignés seront conservées par les Ingénieurs en Chef qui sont actuellement chargés des dits services.

Arrêté du 11 janvier. — Les services d'études des chemins de fer ci-après désignés ont été transformés en service de contrôle d'études et travaux, savoir :

	MM.	Ingénieurs ordinaires. MM.
Ligne d'Esbly à Coulommiers.	Cadot, Ingénieur en chef, à Paris.	Mussat, à Senlis.
Id. de Cluses à Saint-Gervais et à Chamonix	Koziorowicz, Ingénieur en chef, à Annecy.	Legay, à Annecy.
id. de Digne à Nice, par Puget-Théniers	Dyrion, Ingénieur en chef, à Digne.	Faure (Louis), à Digne. Tournaire, S.-Ing., à Castellane. Fouquet, à Nice.
Id. de Draguignan à Cagnes, partie comprise entre Grasse et Cagnes	Violette de Noircarme, Ingénieur en chef, à Draguignan.	Pellegrin, Cond., f. f. d'Ing., à Grasse.
Id. de Draguignan à Saint-André, par Castellane.		Bourgougnon, à Draguignan.

Idem. — Le service du contrôle des travaux des chemins de fer ci-après désignés (M. Cadot, Ingénieur en Chef à Paris) est supprimé, savoir :

	MM.
Ligne d'Amiens à la vallée de l'Ourcq.	Dusuzeau, à Compiègne. Rozaire, Cond. p^{al}, f. f. d'Ing., à Soissons.
Id. d'Aubigny au Bac à Somain.	Barbet, à Douai.
Id. d'Abbeville à Eu et au Tréport.	Soyer, à Abbeville.
Id. de Lille à Valenciennes.	Veilhan, à Valenciennes.
Id. de Maubeuge à Fourmies	
Id. de Calais à Dunkerque.	Le Rond, à Dunkerque. Lefoul, Cond. p^{al}, f. f. d'Ing., à Saint-Omer.
Id. de Saint-Omer à Berguette	Dubosque, Cond. p^{al}, f. f. d'Ing., à Béthune.
Embranchements houillers	Les Ingénieurs ci-dessus désignés.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Nord.

Idem. — Les services de construction des chemins de fer de Dinan à Dinard (M. Rousseau, Ingénieur en Chef, à Rennes) et

de Nantes à Ségré (M. **Meugy**, Ingénieur en Chef, à Nantes) sont supprimés.

M. **Vidal**, Ingénieur ordinaire, à Angers, cesse d'être attaché au service de chemins de fer confié à M. **Meugy**.

Les archives de ces services seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Arrêté du 11 janvier. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Gap à Briançon (M. **Lordereau**, Ingénieur en Chef, à Gap) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Par suite de cette suppression, MM. **Paris**, Ingénieur ordinaire à Gap et **Dumur**, Ingénieur ordinaire à Embrun restent exclusivement attachés au service ordinaire du département des Hautes-Alpes.

Arrêté du 14 janvier. — M. **Babinet**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché au service municipal de la Ville de Paris, est attaché en outre, au service central hydrométrique du bassin de la Seine et à la Commission des annonces des crues, en qualité de Secrétaire-Adjoint, en remplacement de M. **Lallemand**, relevé de ces fonctions sur sa demande.

Idem. — Le Contrôle de l'exploitation des gares maritimes du port de Marseille, de leurs embranchements et des voies ferrées des quais, est organisé comme il suit, sous la Direction de l'Inspecteur Général Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. **Guérard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence de Marseille, du service maritime du département des Bouches-du-Rhône.

Contrôle commercial.

M. **d'Ivernois**, Inspecteur principal de l'Exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.

M. **David**, Inspecteur principal de l'Exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.

M. **Marcel**, Inspecteur particulier de l'Exploitation commerciale des chemins de fer, à Marseille.

Contrôle technique.

1[er] *arrondissement.* — **M. de Thélin**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Marseille.

Gare du Port-Vieux;

Embranchement reliant la gare du Port-Vieux à la gare du Prado, Paris-Lyon-Méditerranée, jusqu'à l'extrémité du tunnel qui lui donne entrée dans cette dernière gare;

Voies ferrées des quais du Port-Vieux.

2[e] *arrondissement.* — **M. Robert**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Marseille.

Gare maritime de la Joliette;

Embranchement de la Joliette jusqu'à la tête Est du pont sur rails de la rue Guibal, à son entrée dans la gare de Saint-Charles, Paris-Lyon-Méditerranée;

Voies ferrées de la concession du Dock-Entrepôt;

Voies ferrées de la Compagnie du Dock-Entrepôt, sur les quais de la Joliette, du Lazaret et d'Arenc;

Voies ferrées de la gare maritime et du bassin national.

Surveillance commerciale et police.

M. Andoque, Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer à Marseille-Prado :

Gare de Port-Vieux; Embranchement reliant la gare de Port-Vieux à la gare du Prado, Paris-Lyon-Méditerranée, jusqu'à l'extrémité du tunnel qui donne accès dans cette dernière gare;	Surveillance commerciale et police.

Voies ferrées des quais du Port-Vieux (Surveillance commerciale).

Les Officiers et Maîtres de port de Marseille :

Voies ferrées des quais du Port-Vieux (Police).

M. de Bézaure, Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer à Marseille-Joliette :

Gare maritime de la Joliette; Embranchement de la Joliette jusqu'à la tête Est du pont sur rails de la rue Guibal, à son entrée dans la gare Saint-Charles, Paris-Lyon-Méditerranée;	Surveillance commerciale et police.

Voies ferrées de la concession du Dock-Entrepôt; Voies ferrées de la Compagnie du Dock-Entrepôt sur les quais de la Joliette, du Lazaret et d'Arenc; Voies ferrées de la gare maritime et du bassin national.	Surveillance commerciale.

Les Officiers et Maîtres de port de Marseille :

Voies ferrées de la concession du Dock-Entrepôt; Voies ferrées de la Compagnie du Dock-Entrepôt sur les quais de la Joliette, du Lazaret et d'Arenc; Voies ferrées de la gare maritime et du bassin national.	Police.

Arrêté du 18 janvier. — Le 9e arrondissement — Travaux neufs et entretien — du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à La Méditerranée, vacant, à la résidence d'Avignon, par suite du départ de M. **de Thélin**, est rattaché aux attributions de M. **Denizet**, Ingénieur ordinaire de 2e classe déjà attaché, à la résidence de Valence, au service de la navigation du Rhône et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gobin**.

Idem. — M. **Guiot** (Émile), Conducteur principal, chargé, à la résidence de Paris, de l'intérim des fonctions d'Ingénieur ordinaire au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Demouy** et attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'Est, cesse d'être attaché à ce dernier service.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

3 *janvier* 1888. — M. **Domain** (Albert), Concours de 1882 — n° 353, Indre-et-Loire, service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Faure**.

18 *janvier*. — M. **Royet** (Louis), Concours de 1882 — n° 150, Haute-Loire, service ordinaire.

18 *janvier*. — M. **Rumpler** (Léon), Concours de 1882 — n° 219, Ardennes, service ordinaire.

21 *janvier*. — M. **de Willot-Beauchemin** (Félix), Concours de 1881 — n° 385, Pas-de-Calais, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

3 *janvier* 1888. — M. **Poteaux** (Achille), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Manche, est autorisé à accepter les fonctions de Chef de Division dans les bureaux de la Préfecture du même département.

M. **Poteaux** sera considéré comme étant en service détaché.

11 *janvier*. — Les Conducteurs ci-après nommés, attachés au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, sont autorisés à entrer au service vicinal du même département.

MM. **Bressin** (Baptiste) } Conducteurs de 1re classe.
Martin (Jules) }
Fousse (Jean), Conducteur de 4e classe.

Ces Agents seront considérés comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Bot** (Antoine), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Nord, est autorisé à entrer au service des Villes de Roubaix et Tourcoing, pour la surveillance de la construction de l'usine d'épuration des eaux de l'Espierre.

M. **Bot** sera considéré comme étant en service détaché.

14 *janvier*. — M. **Machabey** (Gustave), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Doubs, au service des études et travaux du chemin de fer de Voujaucourt à Saint-Hippolyte, est autorisé à entrer au service vicinal du même département.

M. **Machabey** est placé dans la situation de service détaché.

18 *janvier*. — M. **Fontanon** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole du même département.

M. **Fontanon** est placé dans la situation de service détaché.

26 *janvier*. — M. **Meneau** (Maurice), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Avallon à Nuits-sous-Ravières, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Seine, pour être employé au service municipal de la Ville de Paris.

M. **Meneau** est placé dans la situation de service détaché.

28 *janvier*. — M. **Berthelot** (Eugène), Conducteur de 3e classe en congé sans traitement, est remis en activité, et mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole dans le département de la Haute-Saône.

M. **Berthelot** est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Chevallier** (Jules), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 4e section de la navigation de la Seine, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Seine, pour être employé au service municipal de la Ville de Paris.

M. **Chevallier** est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS.

18 *janvier* 1888. — M. **Flory** (François), Conducteur de 3e classe en congé renouvelable au service de la Compagnie du canal de Saint-Martory à Toulouse, dont l'emploi a été supprimé, est mis en congé sans traitement jusqu'au moment où il pourra recevoir une destination.

Idem. — M. **Langlet** (Alexis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Nièvre, au service de la 2e Section de la navigation de la Loire, est mis en congé sans traitement.

Idem. — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Gataz** (Alexandre), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Rhône, au service du Contrôle de travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Gobin.

23 *janvier*. — M. **Teyssonnières** (Pierre), Conducteur de 1re classe détaché au service de l'Administration des chemins de fer de l'État, et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est mis en congé avec traitement entier pour raisons de santé.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

11 *janvier* 1888. — M. **Castillon** (Louis), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, est autorisé à entrer au service d'une Société française propriétaire d'une fabrique de sucre à Frostianetz-Podolski (Russie méridionale).

M. **Castillon** est maintenu dans la situation de congé renouvelable.

18 *janvier.* — M. **Bonnet** (Antoine), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à s'occuper de travaux communaux dans le même département.

26 *janvier.* — M. **Fournier** (Rodolphe), Conducteur de 4e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvlable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer de s'occuper de travaux communaux dans le département de la Haute-Saône.

5° RETRAITES

	Date d'exécution.
M. **Versmée** (Florimond), Conducteur de 1re cl., détaché au service municipal de la Ville de Tourcoing	1er fév. 1888
M. **Bulharowski** (Witold), Conducteur principal, (Somme), service ordinaire	1er fév. 1888
M. **Picard** (Théodore), Conducteur principal, Gard, service ordinaire	1er fév. 1888
M. **Cussol** (Alphonse), Conducteur de 2e classe, Pyrénées-Orientales, service ordinaire	1er fév. 1888
M. **Vignol** (Eugène), Conducteur de 2e classe, Loiret, service ordinaire	1er avril 1888
M. **Boquel** (François), Conducteur principal, Maine-et-Loire, service ordinaire	1er mai 1888

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Doudeuil** (Auguste), Conducteur de 2e classe, détaché au service de l'Administration des chemins de fer de l'État	3 oct. 1887
M. **Martelet** (Sylvain), Conducteur principal, détaché au service municipal de la Ville de Paris	2 déc. 1887
M. **Perrier** (Alfred), Conducteur de 2e classe, Haute-Savoie, service ordinaire	8 déc. 1887
M. **Batifaud** (Jean), Conducteur de 1re classe, Seine, service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Ceinture	19 déc. 1887
M. **Jandot** (Jean), Conducteur de 4e classe, Oran, service ordinaire	8 janv. 1888

7° DÉCISIONS DIVERSES.

16 *décembre* 1887. — M. **Hérisson** (Jean), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, passe au service ordinaire du département du Lot.

11 *janvier* 1888. — M. **Meyniel** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Lot, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

Idem. — M. **Bresque** (Édouard), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Gironde, passe dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot.

Idem. — M. **Martinau** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot, passe au service ordinaire du département de la Gironde.

Idem. — M. **de Casamajor** (Nestor), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Pyrénées-Orientales, est attaché en outre, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer du Midi.

Idem. — M. **Baudru** (Ernest), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service ordinaire et au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer du Midi, reste exclusivement attaché au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Camous** (Moïse), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Alpes-Maritimes, au service des études et travaux du chemin de fer de Grasse à Nice, passe dans le département du Var, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Draguignan à Grasse.

Idem. — M. **Berrutty** (Gustave), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Var, passe dans le département des Alpes-Maritimes, au service des études et travaux du chemin de fer de Grasse à Nice.

Idem. — M. **Grégoire** (Antoine), Conducteur de 4e classe, détaché dans les bureaux de la Préfecture du département d'Indre-et-Loire, et remis à la disposition de l'Administration des Travaux publics, est attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes.

Idem. — M. **Vitrac** (François), Conducteur de 4e classe attaché,

dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à Exideuil, passe dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême.

11 janvier. — M. **Balland** (Antonin), Conducteur de 4ᵉ classe attaché, dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Ruffec à Exideuil, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême, même département.

14 janvier. — MM. **Rincé** (Ferdinand), **Bidot** (Émile), Conducteurs de 3ᵉ classe et **Brunet** (Jean-Baptiste), Conducteur de 4ᵉ classe, attachés dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Poitiers au Blanc, passent dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin.

Idem. — Les Conducteurs ci-après désignés, attachés au service maritime du département des Bouches-du-Rhône, sont attachés en outre, au service du Contrôle de l'exploitation des gares maritimes du port de Marseille, de leurs embranchements et des voies ferrées des quais, savoir :

MM. **Lion** (Adrien), **Roseron** (Marius), **Euzière** (Antoine), Conducteurs de 2ᵉ classe.
Guinard (Auguste), Conducteur de 3ᵉ classe.

Idem. — M. **Méalin** (Charles), Conducteur de 1ʳᵉ classe attaché, dans le département de la Gironde, au service de la ligne de jonction, à Bordeaux, des chemins de fer du Midi et du Médoc, passe au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet, même département.

Idem. — M. **Cazenave** (Paul), Conducteur de 4ᵉ classe attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Marcenais à Libourne, passe au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet, même département.

Idem. — M. **Metzner** (Paul), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, passe au service ordinaire du département de la Haute-Savoie.

Idem. — M. **Reissig** (Frédéric), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aisne, passe au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

Idem. — M. **Thoury** (Édouard), Conducteur de 3ᵉ classe, déta-

ché au service vicinal du département du Nord, passe au service ordinaire du département de l'Aisne.

18 *janvier*. — M. **Narquin** (Paul), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, passe dans le département de la Nièvre, au service de la 2e section de la navigation de la Loire.

Idem. — M. **Kayser** (André), Conducteur de 3e classe, détaché au service de l'hydraulique agricole du département de la Haute-Loire, est attaché au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Compain** (Édouard), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Civray au Blanc, passe dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer d'Issoudun à Saint-Florent.

Idem. — M. **Danne** (Lucien), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Fournié**, et en outre, au service ordinaire, cesse d'être attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Le Du** (Alain), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, et en outre, au service des études et travaux du chemin de fer d'Étampes à Auneau, reste exclusivement attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Frequenez** (Théodore), Conducteur de 1re classe. attaché au service ordinaire du département des Ardennes, passe au service ordinaire du département de la Côte-d'Or.

Idem. — M. **Rogier** (Jacques), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service des études et travaux du chemin de fer de Marvejols à Neussargues, et en outre, au service du bureau de l'Ingénieur en Chef du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer d'Orléans, reste exclusivement attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Lambert** (Jules), Conducteur de 2e classe attaché, à titre provisoire, au service des études du chemin de fer métropolitain, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'Est.

Idem. — Les Conducteurs ci-après désignés, sont attachés en outre de leurs attributions actuelles, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'Est-Algérien, savoir :

Département d'Alger.

MM. **Fubert** (Théodore), Conducteur principal.
Pellissier (Émile), Conducteur de 1re classe.

Circonscription de Constantine.

MM. **Bernard** (Romain) } Conducteurs de 1re classe.
Martin (Eugène) }
Rocca (Louis), Conducteur de 2e classe.
Anglade (François), Conducteur de 3e classe.

18 *janvier.* — **M. Mairand** (Henri), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Puyôo à Saint-Palais, passe dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche.

21 *janvier.* — **M. Gervais** (Alfred), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Lozère, passe au service ordinaire du département du Gard.

Idem. — **M. Bouclet** (Édouard), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, passe au service maritime du même département.

Idem. — **M. Robert** (Réné), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer du Monastier à Mende, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, même département.

28 *janvier.* — **M. Buignet** (Constant), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Eure, au service de la 4e section de la navigation de la Seine, passe dans le département de la Seine-Inférieure, même service.

Idem. — **M. Roquancourt** (Arsène), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 4e section de la navigation de la Seine, passe dans le département de l'Eure, même service.

Idem. — **M. Guerlet** (Charles), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Hérault, au service des études et travaux du chemin de fer de Cette à Montbazin, passe au service ordinaire du département de la Haute-Vienne.

Idem. — **M. Castel** (Paul), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Lavelanet à Bram, même département.

Idem. — **M. Gautier** (Léon), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circons-

cription de l'Ouest, passe au service ordinaire du département d'Oran.

28 *janvier*. — **M. Bellanger** (Charles), Conducteur de 3[e] classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (3[e] Section, 1[re] Division), passe dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 39)

[13 mai 1887]

Travaux publics. — Communes. — Église. — Écrasement de piliers. — Architecte. — Entrepreneur. — Responsabilité. — Solidarité. — (Sieur Clair contre fabrique de Saint-Hilaire-de-Talmont.)

Décide que le défaut de surveillance des travaux par l'architecte ayant entraîné des irrégularités qui ont eu pour conséquence de faire prononcer l'annulation de la mise en régie de l'entrepreneur, l'architecte doit être déclaré responsable du retard apporté à l'exécution des travaux par suite de cette annulation.

L'entrepreneur et l'architecte ne doivent pas être déclarés responsables conjointement et solidairement des dommages-intérêts prononcés au profit de la commune. — Dans l'espèce, la responsabilité de l'entrepreneur et celle de l'architecte ne résultent pas des mêmes faits.

Vu la requête du sieur Clair tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, en ce qui concerne le sieur Clair, — un arrêté du conseil de préfecture de la Vendée, du 16 janvier 1884, en tant que ledit arrêté a condamné le sieur Clair conjointement et solidairement avec le sieur Lamoureux, entrepreneur, à payer 3,000 francs de dommages-intérêts à la fabrique de Saint-Hilaire-de-Talmont pour retards apportés dans l'exécution des travaux; — *Ce faisant, attendu* que le sieur Clair ayant constaté des vices de construction dans les travaux exécutés par l'entrepreneur, vices de construction susceptibles d'amener l'écrasement des piliers de l'église, et le sieur Lamoureux ayant abandonné les travaux au lieu de les consolider, on dut avoir recours à la mise en régie, mais que le conseil de préfecture de la Vendée déclara cette régie nulle et non avenue, comme n'ayant pas

été notifiée dans les délais voulus, et que le Conseil maintint cette décision à la date du 16 décembre 1881 en rejetant toutefois la demande en dommages-intérêts formée par l'entrepreneur; que cette procédure eut pour conséquence d'apporter un retard assez sensible dans l'exécution des travaux; qu'en 1882, la fabrique introduisit une nouvelle instance pour forcer l'entrepreneur ou à terminer lesdits travaux dans un certain délai et à fournir le cautionnement, ou à voir prononcer la résiliation de son marché avec 10.000 francs de dommages-intérêts; que la fabrique appela ensuite en cause le sieur Clair pour faire prononcer contre lui solidairement la même condamnation à 19.000 francs de dommages-intérêts; que cette instance nouvelle aboutit à l'arrêté du 16 janvier 1884 par lequel le conseil de préfecture, après avoir réglé le compte des travaux, condamna solidairement les sieurs Clair et Lamoureux à 3.000 francs de dommages-intérêts, par les motifs, en ce qui concerne Clair : 1° qu'il avait eu le tort de ne pas surveiller assez attentivement le choix des matériaux ; 2° que la mise en régie avait été, par son fait, irrégulière, qu'elle avait dû être annulée, et que c'était là la cause principale des retards; mais que, sur le premier grief, le sieur Clair invoque la chose jugée, l'arrêt du Conseil d'État de 1881 l'ayant exonéré de toute responsabilité en ce qui concernait l'accident survenu aux piliers de l'église; que sur le deuxième grief, c'était au maire qu'il incombait de faire notifier l'arrêté de mise en régie; que, d'ailleurs, l'annulation de la mise en régie n'avait causé aucun préjudice à la fabrique, tous les travaux prévus au devis étant achevés, les travaux de reprise des piliers restant seuls à faire ; que ceux-ci même auraient pu être exécutés par la régie, si le conseil de fabrique et le conseil municipal n'avaient pas préféré poursuivre l'exécution ou la résiliation du marché Lamoureux; qu'il résulte d'un avis du conseil des bâtiments civils que c'est le maire de la commune qui, par son attitude, a augmenté les difficultés de la situation; qu'enfin la fabrique, pour demander des dommages-intérêts, ne justifie d'aucun préjudice; que, s'il était vrai qu'elle eût subi une perte sur la location des bancs, cette perte serait largement compensée par l'intérêt des sommes dont elle est débitrice depuis 1877; annuler la condamnation prononcée contre l'architecte et condamner la fabrique aux dépens;

Vu le mémoire en défense de la fabrique de Saint-Hilaire-de-Talmont... tendant au rejet du pourvoi par les motifs que l'on ne saurait, dans l'espèce, invoquer la chose jugée, la question

des dommages-intérêts, loin d'avoir été jugée par le Conseil d'État en 1881, ayant été expressément réservée pour être ultérieurement jugée, tant contre l'entrepreneur que contre l'architecte; que d'ailleurs le sieur Clair a été poursuivi comme responsable d'un fait qui lui est personnel, à savoir : un défaut de surveillance dans le choix et dans l'emploi des matériaux, et le retard apporté dans l'exécution des travaux; que, sans doute, la faute de l'entrepreneur n'étant pas la même que celle de l'architecte, l'entrepreneur aurait pu être condamné à des dommages-intérêts plus considérables, mais qu'une condamnation plus importante n'aurait pas donné plus de résultats, le sieur Lamoureux étant devenu insolvable; que, quant aux observations subsidiaires du sieur Clair se plaignant du préjudice qu'il éprouverait à ne pas avoir encore été réglé de ses honoraires, ces observations sont non recevables, comme prises au nom et dans l'intérêt aussi bien du sieur Lamoureux que du sieur Clair; que, s'il est vrai que le sieur Clair soit créancier de la fabrique, il payera en compensation, et son droit ne sera pas contesté;

Vu les observations en défense du sieur Lamoureux... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, réformant l'arrêté attaqué, dire que la demande en dommages-intérêts de la fabrique n'est pas justifiée, et, en conséquence, la rejeter et condamner la fabrique aux dépens, par les motifs qu'en fait il est certain que tous les travaux prévus au devis, moins la reprise des piliers qui se sont écroulés, sont terminés depuis le mois de février 1877; que, depuis cette époque, le culte n'a cessé d'être célébré dans l'église; et que la fabrique ne justifie du préjudice allégué, par aucun état détaillé, par aucun compte comparatif de ses recettes avant et après les travaux; que, pour justifier une demande en dommages-intérêts, il faut non seulement prouver l'existence d'un dommage, mais établir que la somme demandée est la représentation exacte du préjudice causé;

Vu la décision rendue par la Conseil d'État le 16 décembre 1881;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le sieur Clair n'a pas apporté une surveillance suffisante dans la direction des travaux de l'église de Saint-Hilaire-de-Talmont, et qu'on doit lui imputer, du moins en partie, les irrégularités qui ont amené l'annulation de la mise en régie qui avait été ordonnée sur sa proposition; qu'il ne saurait, dès lors, décliner toute responsabilité dans les retards apportés à l'exécution des travaux;

Mais considérant que la responsabilité de l'entrepreneur et celle de l'architecte ne résultant pas des mêmes faits, il n'y a pas lieu de maintenir entre eux la solidarité déclarée par l'arrêté attaqué, et qu'il sera fait une équitable appréciation du préjudice éprouvé par la fabrique, ainsi que de la part de responsabilité de l'architecte et de l'entrepreneur, en réduisant les dommages-intérêts accordés à la fabrique de 3.000 francs à 1.500 francs, lesquels seront supportés, à concurrence de 500 francs par le sieur Clair, et de 1.000 francs par le sieur Lamoureux. (Le sieur Clair payera à la fabrique de Saint-Hilaire-de-Talmont une indemnité de 500 francs. Le sieur Lamoureux payera à la même fabrique une indemnité de 1.000 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions tant du sieur Clair que du sieur Lamoureux rejeté. Dépens supportés un tiers par le sieur Clair et deux tiers par le sieur Lamoureux.)

(N° 40)

[13 mai 1887]

Travaux publics. — Décompte. — Routes nationales. — Pont. — (Sieur Brun contre l'État.)

Art. 32. — Diminution de plus d'un tiers sur certains travaux prévus au projet : privation de bénéfice; indemnité à calculer en prenant pour base la totalité des travaux prévus et non la différence existant entre les travaux exécutés et les deux tiers de ceux prévus (*).

Art. 32. — Le préjudice résultant de la diminution produite par les modifications apportées au projet ne peut pas être légalement compensé avec le bénéfice que l'entrepreneur a pu faire sur l'exécution des ouvrages prévus au devis. — Indemnité fixée au dixième de la dépense prévue au devis, rabais déduit.

Art. 41. — Réclamation. Délai. Chose jugée. — Lorsque la fin de non-recevoir tirée de la tardivité d'une réclamation a été rejetée par le conseil de préfecture, dans un arrêté passé en force de chose jugée, le ministre n'est pas recevable à l'opposer de nouveau devant le Conseil d'État.

(*) Voy. 8 décembre 1882, Dessoliers, *Ann.* 1883, p. 961.

Art. 49. — Point de départ des intérêts fixé à l'expiration du délai de trois mois à compter de la réception définitive (*).

Vu la requête du sieur Brun tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 21 mai 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Loire ne lui a alloué qu'une indemnité insuffisante, à raison des modifications que l'administration a apportées aux cours de l'entreprise, aux prévisions du projet primitif; — *Ce faisant*... décider que l'indemnité de 6.602f,18 allouée par l'arrêté attaqué (1er, 4e, 5e, 7e et 8e chefs) sera portée à la somme de 15.206f,46, rabais réduit, en tenant compte de la totalité des travaux; 2° attendu que le tiers expert et l'arrêté attaqué dans l'évaluation qu'ils ont faite du préjudice souffert par l'entrepreneur par suite des modifications apportées aux prévisions du projet, n'ont pas tenu compte du bénéfice que ledit entrepreneur aurait réalisé s'il avait exécuté la totalité des travaux prévus; qu'il sera fait une juste appréciation de ce bénéfice, en l'évaluant au dixième du prix des travaux supprimés s'élevant ensemble à 107.738f,17, allouer de ce chef à l'entrepreneur une somme de 10.773f,81, rabais déduit; 3° attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de comprendre dans le chiffre de l'indemnité allouée au requérant les dépenses inutilement faites par l'entrepreneur, pour les pieux et palplanches dont les quantités ont été diminuées de plus d'un tiers comparativement aux prévisions du projet, en se fondant sur l'économie qu'une diminution dans la longueur des pieux et palplanches aurait permis à l'entrepreneur de réaliser; qu'en effet cette économie aurait été réalisée en tout état de cause, et ne saurait être compensée avec le préjudice résultant de la réduction opérée sur les quantités prévues pour ces ouvrages, allouer de ce chef au requérant une somme de 749f,17, rabais déduit; 4° attendu qu'aux termes de l'article 49 des clauses et conditions générales de 1876, les intérêts des sommes qui restent dues à l'entrepreneur courent à son profit à partir de l'expiration du délai de trois mois qui suit la réception définitive des travaux régulièrement constatée, et qu'il n'est pas contesté qu'à la date du 20 octobre 1873 il s'était écoulé trois mois depuis ladite réception; que c'est donc à tort que le conseil de préfecture n'a alloué au requérant les intérêts des sommes qui lui sont dues, qu'à dater du 17 mai 1881,

---

(*) Voy. 26 décembre 1879, Papet (*Rec. des Arr. du C. d'État*, p. 874).

jour de la demande qui en a été faite ; décider que lesdits intérêts courront au profit du sieur Brun à partir du 20 octobre 1873 ; lui allouer en outre les intérêts desdits intérêts à partir du 17 mai 1881 et du 14 août 1883, et condamner l'État aux dépens ;

Vu les observations en défense et le recours incident, présentés par le ministre des travaux publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil, statuant sur le recours incident, annuler l'arrêté attaqué dans celles de ses dispositions par lesquelles le conseil de préfecture a accordé au sieur Brun des indemnités par application de l'article 32 des clauses et conditions générales, attendu que la demande de l'entrepreneur a été formée plus de vingt jours après la présentation du décompte de son entreprise et subsidiairement, pour le cas où le moyen tiré de la déchéance opposée aux réclamations du sieur Brun ne serait pas admis, attendu que l'entrepreneur est fondé à soutenir qu'on devrait prendre pour base du calcul de l'indemnité qui lui est due, pour diminution de plus d'un tiers dans les quantités de certaines natures d'ouvrages, la totalité des travaux qu'il devait exécuter, porter à 15.206f,46 l'indemnité de 6.602f,01 allouée par le conseil de préfecture et rejeter le surplus des conclusions du sieur Brun ;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées du 16 novembre 1866 ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée par le ministre des travaux publics aux réclamations du sieur Brun, et tirées de ce qu'elles n'auraient pas été présentées dans le délai de vingt jours fixé par l'article 41 des clauses et conditions générales :*

Considérant que le ministre des travaux publics a déjà opposé à la demande du sieur Brun la fin de non-recevoir dont il s'agit devant le conseil de préfecture, qui l'a rejeté par un arrêté du 28 mars 1882 contre lequel l'administration n'a jamais formé de recours ; et qu'il suit de là que le ministre n'est pas recevable à opposer de nouveau au requérant un moyen sur lequel il a été déjà statué par une décision ayant acquis l'autorité de la chose jugée ;

AU FOND :

En ce qui concerne les cubes de terre glaise pour bâtardeaux (5e chef), de béton d'étanchement (7e chef), et d'enrochements (8e chef) éliminés de l'entreprise :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et qu'il n'est pas d'ailleurs contesté, que les quantités des diverses natures d'ou-

vrages ci-dessus indiquées ont été diminuées de plus d'un tiers, comparativement aux prévisions du projet; qu'en pareil cas, et aux termes de l'article 32 des clauses et conditions générales, l'entrepreneur a droit à indemnité pour le préjudice résultant des modifications apportées au projet; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé, suivant l'avis du tiers expert, que l'indemnité serait calculée d'après la différence existant entre les travaux exécutés par le sieur Brun, et les deux tiers des travaux prévus, et que le requérant est fondé au contraire à soutenir qu'on doit prendre pour base du calcul la totalité des travaux qu'il devait exécuter;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment des rapports d'expertise et de tierce expertise, qu'en évaluant, conformément à l'avis du tiers expert, les indemnités allouées de ces chefs au sieur Brun, le conseil de préfecture a tenu compte des bénéfices que l'entrepreneur aurait faits sur les travaux qui lui ont été retirés, et que le requérant n'établit pas que l'arrêté attaqué en ait fait une appréciation insuffisante; qu'il y a donc lieu de fixer les indemnités auxquelles l'entrepreneur a droit de ces chefs, en tenant compte de la totalité des travaux, à 6.042f,14 pour la terre glaise, des bâtardeaux, à 1.783f,21 pour le béton d'étanchement, et à 5.215f,66 pour les enrochements des piles et culées, sauf déduction du rabais de l'adjudication;

En ce qui concerne les cubes de dragage (1er chef), de moises, entretoises et étais pour bâtardeaux (4e chef), et les quantités de boulons et fers (6e chef) portés au détail estimatif et supprimés par l'administration :

Considérant que de ce qui a été précédemment exposé il résulte que c'est à tort que l'arrêté attaqué n'a pas calculé les indemnités dues de ces chefs au sieur Brun, d'après la différence existant entre les travaux exécutés par lui et la totalité des travaux prévus; que, d'autre part, le tiers expert dont le conseil de préfecture a homologué l'avis n'a pas tenu compte des bénéfices que le sieur Brun aurait réalisés sur lesdits travaux, s'il avait exécuté les quantités prévues; qu'il sera fait une juste appréciation de ces bénéfices, en même temps que des dommages de toute sorte résultant des modifications apportées au projet, en fixant au dixième de la dépense prévue au devis, et diminué du rabais, les indemnités auxquelles l'entrepreneur a droit de ces chefs;

Considérant que, d'après ces bases, lesdites indemnités doivent être évaluées à 2.887f,78 pour les dragages, à 952f,74 pour

les moises, entretoises et étais, et à 431f,01 pour les boulons et fers, sauf déduction du rabais de l'adjudication;

En ce qui concerne les pieux et palplanches :

Considérant que l'article 32 ci-dessus rapporté des clauses et conditions générales ne permet pas de compenser le préjudice résultant de modifications apportées au projet, avec les bénéfices qu'a pu faire d'autre part l'entrepreneur sur l'exécution des ouvrages prévus au devis; qu'ainsi le requérant est fondé à demander une indemnité, à raison des pertes qu'il a subies, par suite de la diminution de plus d'un tiers des quantités de pieux et de palplanches portées au détail estimatif; qu'il résulte des rapports des deux premiers experts, que la différence existant entre ces quantités et les quantités exécutées, est de 327 pieux, sur les pieux en fer, et de 506m,95 sur les palplanches; que la dépense prévue au devis était de 4.221f,37 pour le premier ouvrage, et de 7.548f,48 pour le second, et qu'il sera fait une juste appréciation du bénéfice que le sieur Brun aurait réalisé sur lesdits travaux, en fixant au dixième de la dépense prévue au devis, et diminuée du rabais de l'adjudication, l'indemnité due de ce chef à l'entrepreneur;

Sur les intérêts :

Considérant que, d'après l'article 49 des clauses et conditions générales, l'entrepreneur a droit à partir de l'expiration du délai de trois mois, après la réception définitive régulièrement constatée, aux intérêts des sommes qui lui restent dues; qu'ainsi le sieur Brun est fondé à demander que les sommes auxquelles il a droit, en vertu de l'arrêté attaqué et de la présente décision, portent intérêts à son profit à partir du 20 octobre 1873;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Brun a demandé les intérêts des intérêts devant le conseil de préfecture le 17 mai 1881 et devant le Conseil d'État le 14 août 1883 et le 7 mai 1886; qu'à chacune de ces dates il leur était dû, en vertu de la demande précédente, une année entière d'intérêts; que dès lors, et par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de décider que les intérêts échus aux dates précitées seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts au profit du requérant... (Les indemnités dues par l'État au sieur Brun, à raison de ce que les quantités de certaines natures d'ouvrages ont été diminuées de plus d'un tiers comparativement aux prévisions du projet sont fixées : 1° à 6.042f,14 pour la terre glaise des bâtardeaux; 2° à 2.783f,21 pour le béton d'étanchement; 3° à 5.215f,66 pour les enrochements;

4° à 2.887f,78 pour les dragages; 5° à 925f,74 pour les moises; 6° à 431f,01 pour les boulons et fers; 7° à 422f,13 pour les pieux en fer; 8° à 754f,48 pour les palplanches. Lesdites sommes supporteront la déduction du rabais de l'adjudication. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les sommes auxquelles le sieur Brun est reconnu avoir droit en vertu, tant de la présente décision que de l'arrêté attaqué, porteront intérêts à partir du 21 octobre 1873, et intérêts des intérêts à dater du 17 mai 1881, du 14 août 1883 et du 7 mai 1886. Surplus des conclusions du sieur Brun et recours incident du ministre rejetés. État condamné aux dépens.)

(N° 41)

[13 mai 1887]

Travaux publics. — Communes. — Offre de concours. — Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité alternative. — Interprétation. — (Héritiers Rogerie contre département de la Haute-Vienne.)

Décidé, dans l'espèce, que les modifications et les retards apportés dans l'exécution de la ligne de chemin de fer ne sont pas de nature à entraîner l'annulation de la souscription signée par l'auteur des requérants.

Décidé que la cession gratuite étant limitée à deux hectares, la compagnie, qui, par suite de modification de tracé, a occupé une plus grande surface, doit payer le terrain excédant deux hectares.

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité alternative accordée par le jury. — Question préjudicielle. — La juridiction administrative est compétente pour déterminer le sens et fixer l'étendue d'une offre de terrains consentie par un particulier dans l'intérêt de l'exécution d'un travail public.

Interprétation. — Absence de litige. — Le préfet agissant au nom du département n'est pas recevable, en l'absence de tout litige, à demander l'interprétation d'une convention passée entre un particulier et le département (*).

(*) Voy. Table décennale 1875-1884, v° *Interprétation*, p. 640. (*Rec. des Arr. du C. d'État.*)

VU LA REQUÊTE... pour les héritiers du sieur Adolphe Rogerie... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 juillet 1884, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Vienne a décidé que la cession gratuite de terrain par eux consentie le 21 août 1876 au département, pour l'établissement du chemin de fer de Saillant à Bussière-Galant, était valable et s'étendait à toutes les parcelles occupées...; mettre hors de cause le sieur Auguste Rogerie, en tant qu'il est pris en son nom personnel; subsidiairement, annuler sa souscription ou dire qu'elle ne s'applique pas aux terrains pris pour l'exécution du nouveau projet; déclarer nulle la souscription du sieur Adolphe Rogerie, et dire que le département devra payer aux héritiers Rogerie la somme de 35.573f,10 allouée pour cette hypothèse par le jury d'expropriation, avec les intérêts de droit; subsidiairement, dire que la cession gratuite ne porte que sur une contenance de deux hectares et que les requérants ont droit, outre l'indemnité de dépréciation, à la différence entre la valeur des terrains cédés et ceux qui ont été occupés; condamner le département aux dépens;

Vu le mémoire en défense du département de la Haute-Vienne... tendant au rejet du pourvoi avec dépens...;

Vu la loi du 3 mai 1841, art. 39;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne les héritiers Rogerie : — Sans qu'il soit besoin de statuer sur le caractère de la lettre préfectorale du 4 mai 1877 :

Considérant, d'une part, que les modifications et les retards apportés dans l'exécution des travaux de la ligne du chemin de fer de Bussière-Galant à Saillant ne sont pas, dans l'espèce, de nature à entraîner l'annulation de la souscription signée le 31 août 1876 par le sieur Adolphe Rogerie, auteur des requérants;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction, et notamment des documents fournis par le Ministre des travaux publics, que, d'après le tracé qui a servi de base à la convention du 31 août 1876, la cession gratuite de terrains consentie par le sieur Adolphe Rogerie au département de la Haute-Vienne n'avait pas pour objet une contenance supérieure à deux hectares; que, si, par suite des modifications apportées audit tracé, les emprises de terrains sur la propriété Rogerie se sont élevées à 2 hectares 88 ares 61 centiares, les héritiers Rogerie ne pouvaient être tenus de livrer gratuitement au département que

deux hectares de terrain, et qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré que le département était, d'après la convention précitée, devenu propriétaire sans indemnité de la totalité des terrains occupés;

En ce qui concerne le sieur Auguste Rogerie personnellement :

Considérant que la demande en interprétation formée par le préfet du département de la Haute-Vienne devant le conseil de préfecture ne se rattachait à aucun litige pendant actuellement entre le département et le sieur Auguste Rogerie et n'avait été provoqué par aucun acte rendant cette interprétation nécessaire; que, dès lors, la dite demande n'était pas recevable... (Arrêté annulé. La souscription du sieur Adolphe Rogerie, du 31 août 1876, est interprétée en ce sens qu'elle porte sur deux hectares seulement. La demande en interprétation formée par le préfet relativement à la souscription du sieur Auguste Rogerie est rejetée. Surplus des conclusions des héritiers Rogerie rejeté. Dépens à la charge du département.)

(N° 42)

[13 mai 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Communes. — Chemins vicinaux. — Rectification. — Vente. — (Sieur Serp.)

Interprétation. — Lorsque, dans une instance en indemnité formée par un riverain, à raison de dommages causés à sa propriété par des travaux exécutés à un chemin pour lequel ce riverain a vendu des terrains, il y a difficulté sur le point de savoir si l'acte de cession contient renonciation au droit de réclamer une indemnité à raison de dommages postérieurs; il y a lieu de renvoyer aux tribunaux judiciaires l'examen de cette question préjudicielle.

VU LA REQUÊTE du sieur Serp... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 novembre 1884, par lequel le conseil de préfecture des Hautes-Pyrénées a rejeté sa demande en indemnité pour dommages causés à sa propriété par les travaux de rectification d'un chemin d'intérêt commun; — *Ce faisant*, *attendu* que, contrairement aux allégations admises par l'arrêté, le requérant n'a nullement renoncé dans l'acte de vente

à réclamer une indemnité pour les dommages provenant de l'exécution des travaux; qu'il résulte du texte véritable de l'acte que le prix de 216f,90 ne représente rien de plus que la parcelle de 2 ares 41 centiares dont il a été dépossédé, et que, s'il a déclaré s'être rendu compte de l'état à venir des lieux, il ne visait par là que certaines modifications prévues dans l'acte; dire qu'il sera procédé à l'expertise prescrite par la loi du 16 septembre 1807 pour évaluer l'indemnité qui lui est due; condamner les communes intéressées aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 16 septembre 1807;

CONSIDÉRANT que le conseil de préfecture a rejeté la demande d'indemnité formée par le sieur Serp en se fondant notamment sur les termes d'une expédition erronée de l'acte de vente du 1er avril 1878, d'après lesquels le requérant aurait accepté la somme énoncée dans ledit acte, tant à titre d'indemnité générale que pour prix des terrains à lui appartenant;

Mais considérant que le sieur Serp produit à l'appui de son recours une copie authentique dudit acte de vente dans laquelle la somme allouée figure uniquement sous le titre de prix; que l'administration soutient cependant que le vendeur, en déclarant s'être rendu compte de l'état à venir des lieux, a renoncé par là à toute indemnité; que, dans ces circonstances, il ne peut appartenir qu'à l'autorité judiciaire de déterminer le sens et la portée de l'acte de vente dont l'interprétation est contestée... (Il est sursis à statuer jusqu'à ce que les parties aient fait décider par l'autorité judiciaire la question de savoir si, par l'acte ci-dessus visé, le sieur Serp a renoncé à toute indemnité pour les dommages qui font l'objet de sa demande actuelle. Dépens réservés. Surplus rejeté.)

(N° 43)

[13 mai 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Infiltrations d'eau dues à la rupture de la canalisation publique. — Responsabilité de la ville. — (Ville de Paris contre dames Marqué et Bréjon.)

Procédure. — Expertise. — Ultra-petita. — Le conseil de préfecture commet un ultra-petita en statuant, à l'occasion

d'une réclamation, sur les frais d'une expertise faite avec une partie qui n'est pas en cause. — Annulation.

VU LA REQUÊTE... pour la Ville de Paris... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté de 9 juillet 1884, par lequel le conseil de préfecture de la Seine l'a déclarée responsable du dommage causé à la maison sise n° 42, rue de Chartres, et appartenant à la dame Marqué, par suite de l'infiltration des eaux provenant de la rupture de la conduite municipale, et l'a condamnée à payer les frais d'expertise faits pour le compte de la dame Bréjon; — *Ce faisant...* rejeter d'ores et déjà la demande en indemnité de la dame Marqué; la condamner aux dépens et aux frais d'expertise qui la concernent;

Vu les observations en demande de la dame Marqué... tendant au rejet du pourvoi avec dépens...;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

EN CE QUI CONCERNE *la dame Marqué :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les infiltrations d'eau qui ont causé les dommages dont se plaint la dame Marqué doivent être attribuées non à une fuite provenant d'un robinet placé sur le branchement particulier de la maison de la requérante, mais à la rupture de la conduite publique d'eau, due au mauvais état de cette canalisation, sous le sol de la rue de Chartres; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que la Ville de Paris était responsable vis-à-vis de la dame Marqué du dommage dont il s'agit :

En ce qui concerne la dame Bréjon :

Considérant que le conseil de préfecture n'était appelé à statuer que sur la réclamation de la dame Marqué et n'était saisi d'aucune conclusion de la dame Bréjon ou de ses ayants droit contre la Ville de Paris; qu'ainsi c'est à tort qu'il a mis à la charge de ladite Ville la part des frais d'expertise afférente à la dame Bréjon qui n'était pas partie en cause... (Arrêté réformé en tant qu'il a condamné la Ville de Paris à payer les frais d'expertise faits pour le compte de la dame Bréjon. Surplus des conclusions de la Ville rejeté avec dépens.)

(N° 44)

[13 mai 1887]

Voirie (Grande). — Canaux de navigation. — Contre-fossé. —

Éboulement de terres. — Compagnie de chemins de fer. — Contravention. — Compagnie concessionnaire. — Compagnie exploitante. — Conventions de droit commun. — Compétence. — (Compagnie des chemins de fer du Nord-Est.)

Décidé qu'une compagnie concessionnaire, en déposant des terres le long du contre-fossé d'un canal de navigation, qui ont amené un éboulement et comblé partiellement ce contre-fossé, a commis une contravention de voirie. Condamnation à l'amende et aux frais de réparation.

La circonstance que l'exploitation de la ligne du Nord-Est a été cédée à la compagnie du Nord n'a pu avoir pour effet de rendre celle-ci responsable de la contravention alors que la cession est postérieure à la contravention.

L'obligation imposée à un usinier de curer le contre-fossé du canal au droit de ses usines ne s'étend pas à l'enlèvement de terres provenant d'un éboulement.

Le Conseil d'État n'est pas compétent pour apprécier le sens et fixer la portée d'une convention passée entre deux compagnies concessionnaires de chemins de fer, pour l'exploitation d'une ligne.

Vu la requête de la compagnie des chemins de fer du Nord-Est... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 27 mai 1884, par lequel le conseil de préfecture du Pas-de-Calais l'a condamné à 16 francs d'amende, aux frais du procès-verbal dressé contre elle, le 8 décembre 1883, pour contravention à la police de la navigation, et au paiement d'une somme de 658f,70 à titre de réparation du dommage causé à l'État par l'éboulement, dans le contre-fossé du canal de Neuffossé, de terres dépendant de la ligne de Saint-Omer à Berguette; — *Ce faisant...* annuler l'arrêté attaqué, relever la compagnie des chemins de fer du Nord-Est des condamnations prononcées contre elle; subsidiairement ordonner une expertise;

Vu le mémoire en défense de la compagnie des chemins de fer du Nord... par lequel ladite compagnie conclut à ce qu'il plaise au Conseil confirmer sa mise hors de cause...;

Vu le mémoire en défense du sieur Porion... tendant à ce que sa mise hors de cause soit maintenue avec toutes les conséquences du droit;

Vu les observations du ministre des travaux publics... tendant au maintien de l'arrêté attaqué;

Vu l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, la loi du 29 floréal an X, et celle des 16-24 août 1790;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que, pendant les mois d'octobre et novembre 1883, des terres détachées du remblai de la ligne ferrée de Saint-Omer à Berguette se sont éboulées dans le contre-fossé du canal de Neuffossé; que, sur leur refus d'obtempérer à l'injonction de procéder à l'enlèvement desdites terres, procès-verbal a été dressé tout à la fois contre la compagnie des chemins de fer du Nord-Est, contre celle des chemins de fer du Nord et contre le sieur Porion; que, par son arrêté en date du 27 mai 1884, le conseil de préfecture a renvoyé des fins du procès-verbal la compagnie du Nord et le sieur Porion, et a condamné la compagnie du Nord-Est au frais du procès-verbal et au paiement d'une somme de 658f,70; que ladite compagnie demande à être déchargée de cette condamnation;

Mais considérant que l'éboulement provient de ce que la compagnie du Nord-Est, concessionnaire de la ligne de Saint-Omer à Berguette, a déposé une partie de ses déblais, dans le voisinage immédiat du contre-fossé, sur une surface qui devait rester libre, contrairement, au surplus, aux prescriptions qui étaient imposées par la décision ministérielle du 16 mars 1877; que, par suite, ladite compagnie doit être déclarée responsable de l'éboulement des terres ainsi déposées et de l'obstruction du contre-fossé qui en est résultée;

Considérant que la compagnie du Nord-Est n'est pas recevable, pour décliner cette responsabilité, à invoquer la convention intervenue avec la compagnie du Nord, qui, d'ailleurs, n'a été ratifiée que par la loi du 20 novembre 1883, postérieurement aux faits constitutifs de la contravention;

Considérant, d'autre part, que l'obligation imposée au sieur Porion, par arrêté préfectoral, de procéder au curage du contre-fossé, au droit de son usine, ne s'applique pas aux terres tombées de la rive;

Considérant que de ce qui précède il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a renvoyé des fins du procès-verbal la compagnie des chemins de fer du Nord et le sieur Porion, et a condamné la compagnie requérante à 16 francs d'amande, aux frais dudit procès-verbal et au paiement d'une somme [de] 658f,70, représentant la dépense occasionnée par les travaux [d']enlèvement des terres auxquels il a été procédé d'office par les [a]gents de l'administration;

Sur les conclusions de la compagnie des chemins de fer du

Nord tendant à ce qu'il soit déclaré par le Conseil d'État que la compagnie du Nord-Est n'a aucun recours à exercer contre elle, en vertu du traité d'exploitation du 17 décembre 1875;

Considérant que le Conseil d'État est incompétent pour statuer sur le sens et la portée du traité survisé passé entre lesdites compagnies pour l'exploitation de la ligne de Saint-Omer à Berguettes... (Requête de la compagnie du Nord-Est rejetée. Conclusions de la compagnie du Nord rejetées pour incompétence.

(N° 45)

[27 mai 1887]

Communes. — Rues et places. — Permission de voirie. — Autorisation d'établir une conduite d'eau sous le sol d'une rue. — Arrêté préfectoral. — Recours pour excès de pouvoirs. — (Commune de Pépieux contre sieur Boudet.)

L'arrêté par lequel un préfet a autorisé un particulier à établir une conduite d'eau sous le sol d'une rue, contrairement à la décision du maire de la commune, n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'État par la voie contentieuse. — Cet arrêté ne peut être attaqué que pour excès de pouvoirs. Dans l'espèce, le préfet a usé des pouvoirs que lui a conférés la loi du 5 *avril* 1884 (*).

Vu les requêtes de la commune de Pépieux tendant à ce qu'il

(*) M. le commissaire du gouvernement Valabrègue a conclu en ces termes:

« Le sieur Boudet a demandé l'autorisation de poser sous le sol d'une rue du village de Pépieux une conduite destinée à amener dans l'une de ses propriétés l'eau nécessaire à son irrigation. Sur les refus réitérés du maire de faire droit à cette demande, le préfet de l'Aude a, par deux arrêtés, en date des 25 septembre 1883 et 15 décembre 1884, accordé l'autorisation sollicitée... La commune de Pépieux s'est pourvue contre ces deux arrêtés... Pour soutenir que le préfet a commis un excès de pouvoirs par son arrêté du 15 décembre 1884, la commune se fonde sur ce que le refus opposé par le maire à la demande du sieur Boudet était justifié par *l'intérêt général*. Aux termes de l'art. 98, le préfet ne peut intervenir que dans le cas où ce refus ne serait pas justifié par l'intérêt général. Le maire avait donné ce motif et il n'appartenait pas au préfet de réviser la décision de l'autorité supérieure.

« Le recours de la commune de Pépieux repose donc uniquement sur la violation de l'art. 98 de la loi du 5 avril 1884. Par cette disposition le préfet a été investi de pouvoirs qui ne lui appartenaient pas sous la législation an-

plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs — deux arrêtés du préfet de l'Aude des 25 septembre 1883 et 15 décembre 1884, qui avaient pour objet d'accorder au sieur Boudet l'autorisation de poser une conduite dans le sol d'une rue du village de Pépieux;

---

térieure. Quand une permission de voirie à titre précaire et essentiellement révocable, ayant pour objet notamment l'établissement d'une canalisation destinée au passage ou à la conduite des eaux sous la voie publique était demandée, le maire avait seul qualité pour prononcer. En cas de refus, sa décision, quels qu'en fussent les motifs, était définitive et sans recours. Le préfet ne pouvait intervenir et se substituer à l'autorité municipale pour accorder une permission que celle-ci avait refusée. Ni l'art. 15 de la loi du 18 juillet 1837 ni aucune autre disposition de loi ne lui avait conféré ce droit (10 décembre 1880, Poirel, *Rec. des Arr. du C. d'État*, p. 980). Pour faire cesser les abus que pouvait faire naître ce pouvoir discrétionnaire de l'autorité municipale, l'article 98 de la loi du 5 avril 1884 a attribué au préfet le droit de réviser les décisions des maires quand ces décisions refuseraient l'autorisation et que ce refus ne serait pas justifié par l'intérêt général. Contre les arrêtés du maire portant refus, un recours est ouvert devant l'autorité supérieure. L'intéressé peut s'adresser au préfet pour obtenir une autorisation que lui refuse l'autorité municipale. Mais le préfet ne pourra réformer cette décision que si elle n'est point justifiée par des motifs tirés de l'*intérêt général*. Le préfet aura donc à rechercher et à apprécier si la permission refusée ne peut être accordée sans compromettre l'intérêt public. Il sera appelé à résoudre définitivement cette question d'appréciation. Le maire, en effet, ne peut être constitué souverain appréciateur de cette question, et il est difficile d'enlever au préfet le droit d'examiner quelles peuvent être, au point de vue de l'intérêt public, les conséquences de la permission sollicitée. S'il en était ainsi, l'art. 98 de la loi de 1884 n'aurait donné à ce fonctionnaire qu'un pouvoir illusoire, dont l'exercice pourrait être sans cesse tenu en échec par l'autorité municipale. Il suffirait, en effet, à celle-ci de donner à sa décision, pour cause déterminante, des motifs tirés de l'intérêt général pour échapper au contrôle et au droit de révision de l'autorité préfectorale. Aussi, messieurs, disons-nous, que le préfet pourra examiner la question de savoir si l'intérêt général est ou non intéressé, et résoudre cette question autrement qu'elle n'a été résolue par l'autorité municipale. Son appréciation, différente de celle de l'autorité municipale, ne sera susceptible d'aucun recours contentieux. Son arrêté, accordant la permission, est, en effet, un acte d'administration pure qui ne peut être attaqué par la voie contentieuse. Le seul recours ouvert contre l'arrêté préfectoral est le recours pour excès de pouvoirs permettant de rechercher si dans l'exercice de cette attribution le préfet a agi dans la limite de ses pouvoirs, s'il n'a commis aucune violation de la loi, s'il s'est conformé aux formalités prescrites, si enfin il a fait de ce pouvoir un usage autre que celui pour lequel il lui a été attribué.

Dans l'espèce, messieurs, que dit la commune de Pépieux? D'après elle, le préfet aurait commis un excès de pouvoirs parce que le refus du maire étant justifié par l'intérêt général il ne lui appartenait pas d'accorder une permission de voirie refusée par le maire. Cet arrêté contiendrait une violation de l'art. 98, puisque le préfet ne peut se substituer au maire que dans le cas où le refus n'est pas justifié par l'intérêt général. Cette justification étant faite sans re-

Vu les observations du ministre de l'intérieur tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter les recours de la commune de Pépieux;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Vu la loi du 5 avril 1884;

En ce qui touche *le recours de la commune de Pépieux contre l'arrêté du 25 septembre 1883* :

Considérant que ledit arrêté a été rapporté et que dès lors il n'y a pas lieu de statuer sur le recours dont il a été l'objet :

En ce qui touche le recours contre l'arrêté du 15 décembre 1884;

Considérant qu'aux termes de l'article 98, § 4, de la loi du 5 avril 1884, il appartient aux préfets d'accorder les permissions de voirie, en cas de refus du maire non justifié par l'intérêt général; qu'en accordant au sieur Boudet, par l'arrêté attaqué, l'autorisation de placer une conduite dans le sol d'une rue du village de Pépieux, le préfet de l'Aude n'a fait qu'user des pouvoirs d'administration et du droit d'appréciation à lui conférés par ledit

---

cours possible, le préfet ne pouvait statuer sur la demande du sieur Boudet. La commune de Pépieux commet ici une erreur. Ce n'est pas au maire qu'il appartient de dire définitivement si la permission est de nature à porter atteinte à l'intérêt général, à le compromettre. Cette appréciation des conséquences que peut avoir l'octroi de la permission demandée rentre dans la compétence du préfet. C'est à lui que la loi de 1884 a donné le droit d'apprécier définitivement s'il y a lieu ou non d'accorder cette autorisation. Son pouvoir n'est pas limité par les décisions prises par l'autorité municipale; il peut les réviser, et s'il juge, contrairement à l'opinion du maire, que la permission sollicitée peut être accordée sans compromettre les intérêts généraux, il peut et doit faire droit à la demande d'autorisation. Il tranche sans recours contentieux possible cette question d'appréciation.

« Aussi, messieurs, le recours formé contre l'arrêté préfectoral du 15 décembre 1884 ne nous paraît pas pouvoir être accueilli. Le seul grief invoqué serait une violation de la loi commise par le préfet dans l'appréciation des conséquences que pourrait avoir au point de vue de l'intérêt général l'octroi de la permission. Cette appréciation de fait rentrait exclusivement dans les pouvoirs du préfet; elle échappe, par suite, à l'examen du Conseil d'État qui, saisi d'un recours pour excès de pouvoirs, ne peut examiner quelles sont les appréciations de fait, quelles sont les circonstances qui ont déterminé l'acte attaqué devant lui. Du reste, messieurs, examinerait-on en fait si le préfet a bien apprécié les conséquences de son arrêté qu'on arriverait aussi au rejet du recours. Il résulte, en effet, de l'instruction, que le refus opposé par le maire à la demande du sieur Boudet était fondé sur de tous autres motifs que celui tiré de l'intérêt général.

« Par ces motifs, nous concluons : 1° en ce qui concerne le recours diri[gé] contre l'arrêté du 25 septembre 1883 à ce qu'il soit dit n'y avoir lieu à statue[r]; et 2° au rejet du recours dirigé contre l'arrêté du 15 décembre 1884. »

(Extrait du *Rec. des Arr. du C. d'État*).

article; que par suite la commune de Pépieux ne saurait demander l'annulation dudit arrêté par la voie du recours pour excès de pouvoirs... (Non lieu à statuer sur la requête de la commune de Pépieux contre l'arrêté du 27 décembre 1883. Requête contre l'arrêté du 30 mars 1885 rejetée.)

(N° 46)

[27 mai 1887]

Communes. — Ville de Bordeaux. — Rues et places. — Pavage. — Taxes. — Anciens usages. — Immeubles bâtis ou non bâtis. — Offres de concours en terrains. — Interprétation. — Compétence. — Ports de commerce. — Quais.

Les anciens usages à Bordeaux font-ils peser la charge du premier pavage sur toutes les propriétés riveraines de la voie publique, sans distinguer entre les immeubles bâtis et les terrains non bâtis? — Non résolu (1re espèce).

Décidé, en fait, que le terrain du requérant constituant une dépendance de sa maison devait être considéré comme un immeuble bâti (1re espèce) (*).

Les propriétaires riverains d'une rue latérale à un quai d'un port de commerce, dans une ville où il existe d'anciens usages relatifs au premier pavage, sont tenus de contribuer à l'établissement du pavé, quand cette rue n'a point été classée comme traverse d'une route départementale ou nationale (2e espèce) (**).

En conséquence, les riverains sont condamnés au paiement des

(*) Comp., 2 décembre 1881, Charriant (*Rec. du C. d'État*, p. 946).

(**) Sur cette question, qui paraît neuve en jurisprudence, le ministre de l'intérieur a présenté les observations suivantes :

« Le décret du 5 janvier 1853 a fait spécialement pour les voies publiques comprises dans les ports de commerce, entre le terre-plein des quais et des maisons, ce que le législateur de l'an VII avait déjà fait par la loi du 11 frimaire pour les voies de communication en général, avec cette différence toutefois, qu'en l'an VII, il ne pouvait être question, comme en 1853, de routes départementales, la création de cette classe de routes datant de 1811.

« Le décret du 5 janvier détermine quelles sont celles des voies bordant les quais, ou de portion de ces voies dont l'entretien est à la charge de l'État ou des départements, et quelles sont celles dont l'entretien constitue une dépense communale. La distinction est basée, conformément à la législation et à la jurisprudence en matière de voirie, sur le caractère que présente chaque voie ou

frais de pavage de la moitié de la rue, les frais de l'autre moitié ayant été pris en charge par l'État, riverain du côté du quai.

---

chaque portion de voie, suivant l'intérêt dans lequel elle est établie, et la nature de la circulation qu'elle est appelée à desservir.

« Aux termes de ce décret : c'est à la ville, sauf recours, s'il y a lieu, contre les propriétaires riverains, par application des usages locaux et des prescriptions de la loi du 7 juin 1845, à entretenir les revers et les trottoirs compris entre les maisons et la rue latérale aux quais. Les banquettes bordant la chaussée ont pour but en effet de protéger les fonds riverains, d'en faciliter l'accès et d'assurer aux habitants un passage commode et sûr. La chaussée est entièrement, aux frais du Trésor si elle forme la traverse d'une route nationale, sur les fonds du département si la rue est considérée comme traverse d'une route départementale. Lorsqu'elle n'appartient ni à une route nationale ni à une route départementale, c'est-à-dire si elle a uniquement le caractère de voie communale, l'entretien est tout entier aux frais de la ville, à moins que le quai ou la cale de débarquement longeant la rue ne se trouve de niveau avec la chaussée.

« Dans ce cas, en raison de l'utilité qu'offre le bon état de la voie pour l'accès du quai du port, l'État, en qualité de riverain intéressé, supporte les frais d'entretien par moitié.

« En ce cas encore la rue dont le sol n'est pas emprunté pour une route fait partie de la voie urbaine. A ce titre, la ville a seule, en principe, le soin d'en assurer la viabilité, sauf dans l'hypothèse où le quai, comme celui de Queyries, n'est pas en contre-bas de la chaussée.

« C'est l'application des règles ordinaires concernant le pavé et les trottoirs à cela près que l'État, non tenu habituellement de contribuer aux frais de pavage des rues qui longent ou traversent les voies dépendant de la grande voirie, y participe dans l'espèce par des considérations justifiant son concours.

« D'un autre côté, en employant dans la rédaction du décret du 5 janvier 1853, le mot « d'ENTRETIEN » on n'a pas entendu lui donner la portée littérale et restreinte que lui attribuent les requérants. On l'a pris dans le même sens que le législateur de l'an VII, qui s'est servi d'une pareille expression. Or le Conseil d'Etat, par ses avis du 25 mai 1807, portant interprétation de la loi du 11 frimaire, n'a pas hésité à reconnaître que les dépenses communales mentionnées à l'article 4, § 1 de la dite loi, sous la rubrique d'entretien du pavé, embrassent non seulement l'entretien proprement dit, mais encore la restauration et la construction. Du reste, le visa dans le préambule du décret du 5 janvier 1853, des articles 1er et 4 de la loi du 7 juin 1845, relatifs à la construction des trottoirs, suffirait au besoin pour démontrer que l'on a voulu aussi bien parler de l'établissement du pavage et des trottoirs dans des rues n'en possédant pas encore, que de la réfection des voies déjà pavées ou munies de revers soit en asphalte soit en bitume.

« On ne saurait non plus mettre en doute que les anciens usages puissent être invoqués pour le pavage ou les autres revêtements du sol des rues formant le prolongement des chemins vicinaux. L'arrêt du Conseil d'Etat du 25 mars 1807, la loi du 25 juin 1841, et celle du 5 avril 1884 qui ont consacré formellement les anciens juges concernant le pavage n'exceptent pas de leur application les rues appartenant à la voirie vicinale. Les auteurs de la loi du 8 juin

Dépens. — Assimilation aux contributions directes; non lieu à la condamnation aux dépens (*1re espèce*) (*).

Intérêts des taxes. — Non-lieu à l'allocation d'intérêts (*1re espèce*).

Offres de concours. — Le conseil de préfecture est compétent pour déterminer le sens et fixer la portée d'une convention par laquelle un propriétaire a cédé à une ville la voie qu'il avait percée sur ses propres terrains, à la condition, par celle-ci, d'exécuter tous les travaux nécessaires à la conservation et à l'entretien de cette voie. — Il s'agit d'une offre de concours pour l'exécution d'un travail public (*3e espèce*) (**).

En présence de cette convention, la ville de Bordeaux, qui a succédé aux droits de la ville donataire n'est pas fondée à demander aux ayants droit du donateur, par application des anciens usages, le remboursement des dépenses du pavage qu'elle a effectuées dans la dite voie. — La ville est tenue en vertu de ses engagements (*3e espèce*).

1re ESPÈCE. — (*Ville de Bordeaux contre époux Moulinier.*)

Vu la requête de la ville de Bordeaux tendant à ce qu'il plaise au Conseil — réformer un arrêté du 27 décembre 1882 dans celles de ses dispositions par lesquelles le conseil de préfecture de la Gironde a accordé au sieur et à la dame Moulinier, demeurant à Bordeaux, décharge de la taxe de premier pavage à laquelle ils ont été assujettis pour les travaux effectués au droit de leur terrain situé à Bordeaux, cours Champion, n° 32; — *Ce faisant...* condamner le sieur et la dame Moulinier au paiement de ladite

1864, lorsqu'ils ont rendu l'entretien de ces rues obligatoire pour les communes, n'ont pas eu non plus la pensée d'exonérer les propriétaires des charges imposées par les anciens usages, et de priver les communes des ressources que leur procure la faculté de percevoir de semblables redevances (Rapp., 2 décembre 1881, Charriant, p. 947 (*Rec. du C. d'Etat*).

« De tout ce qui précède, il me semble résulter incontestablement que en vertu de l'ancien usage mettant à Bordeaux à la charge des riverains des voies urbaines les frais de premier établissement de pavé, usage dont l'existence n'est pas déniée, l'administration municipale a le droit de réclamer aux propriétaires des immeubles situés en bordure de la rue latérale au quai de Queyries, la dépense de pavage de la moitié de la largeur de cette voie; l'autre moitié étant payée par l'Etat considéré comme riverain intéressé du côté opposé de la rue ».

(*) Voy. Table générale, 1859-1874, t. 1, p. 159 (*Rec. du C. d'Et.*).

(**) Rapp. 27 mai 1876, conflit de Chargère, *Ann.* 1878, p. 541 et la note.

taxe, aux intérêts du jour de la demande, avec toutes les conséquences de droit et dépens;

Vu les observations en défense présentées par le sieur et la dame Moulinier tendant au rejet de la requête;

Vu les ordonnances du bureau des finances de la Guienne du 29 avril 1712, du 1er juin 1759; du 24 janvier 1770 et du 15 avril 1785; l'arrêt de la Cour du parlement du 29 août 1760;

Vu la loi du 11 frimaire an VII et l'avis du Conseil d'État du 25 mars 1807;

SANS QU'IL SOIT BESOIN DE STATUER *sur la question de savoir si les anciens usages autorisant la ville de Bordeaux à faire supporter aux riverains les dépenses de premier pavage des rues s'appliquent indifféremment aux propriétaires de terrains bâtis ou de terrains nus :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le terrain situé 32, cours Champion, et auquel on accède de la maison contiguë portant le n° 34, est une dépendance de cette maison; que, dès lors, l'immeuble formé des parcelles situées au n° 32 et au n° 34, et qui appartiennent au même propriétaire, ne doit pas être considéré comme un terrain nu; que, dans ces circonstances, et en admettant même qu'il résulte des anciens usages que la ville de Bordeaux ne puisse mettre les frais de premier pavage qu'à la charge des propriétaires de terrains bâtis, c'est à bon droit que les requérants ont été assujetis à la taxe de premier pavage pour le terrain situé cours Champion, 32;

Sur la demande de la ville de Bordeaux tendant à l'allocation des intérêts et des dépens :

Considérant que les taxes de pavage, dans les communes où l'usage en met les frais à la charge des riverains, sont recouvrables dans les mêmes formes que les contributions directes; que le recours contre les arrêtés des conseils de préfecture en matière de contribution directe peuvent être formés sans frais; que, dès lors, il ne peut être alloué de dépens à la ville de Bordeaux; que, d'autre part, aucune disposition de loi n'autorise la ville de Bordeaux à réclamer les intérêts des taxes dues par le sieur et la dame Moulinier... (Rétablissement au rôle. Surplus rejeté. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

2e ESPÈCE. — (*Sieur Moriac, de Sèze et autres contre ville de Bordeaux.*)

VU LES REQUÊTES des sieurs Moriac, de Sèze et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 décembre

1882, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde a rejeté leurs demandes en décharge des taxes de pavage auxquelles ils ont été assujettis sur le rôle de la ville de Bordeaux comme riverains de la rue latérale au quai de Queyries; — *Ce faisant*, leur accorder la décharge demandée...

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Bordeaux... tendant au rejet des requêtes...

Vu... (textes visés dans la 1re espèce).

Vu le décret du 5 janvier 1858;

CONSIDÉRANT que les pourvois ci-dessus sont fondés sur les mêmes moyens et présentent la même question à juger; qu'il y a lieu, dès lors, de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la rue latérale au quai de Queyries constitue une voie urbaine distincte du quai, et dont les frais d'entretien incombent en principe à la ville de Bordeaux; que si, en vertu du décret du 5 janvier 1853, l'État, comme riverain du côté du quai, a promis son concours pour l'acquittement d'une partie desdits frais, cette circonstance ne mettait pas obstacle à ce que la ville de Bordeaux, aux termes des anciens usages, obligeât les riverains du côté opposé au quai à supporter la part de dépense restée à sa charge, et à laquelle ils se trouvaient assujettis en vertu de ces anciens usages;

Considérant, d'autre part, que, s'il est vrai que les requérants, riverains d'un seul côté, ne doivent que le remboursement des dépenses exécutées dans la moitié de la rue qui borde leur propriété, ils n'ont été en fait assujettis qu'au paiement d'une taxe égale à la part mise ainsi à leur charge; que, dès lors, ils ne sont pas fondés à se plaindre que cette taxe soit exagérée... (Rejet.)

3e ESPÈCE. — (*Héritiers Cellerier contre ville de Bordeaux.*)

VU LA REQUÊTE des héritiers Cellerier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 29 décembre 1882 dans celles de ses dispositions par lesquelles le conseil de préfecture de la Gironde a rejeté la demande du sieur Cellerier en décharge de la taxe de pavage à laquelle il a été assujetti en 1878 sur le rôle de la ville de Bordeaux; — *Ce faisant...* décharger les requérants de la taxe de pavage mise à la charge du sieur Cellerier, subsidiairement surseoir à statuer jusqu'à interprétation de la convention de 1852, renvoyer les parties pour cette interprétation de-

vant l'autorité compétente; condamner la ville à la restitution des sommes indûment perçues, aux intérêts et aux dépens;

Vu les observations en défense de la ville de Bordeaux... tendant au rejet...

Vu... (Textes visés dans la 1re espèce).

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT que les offres faites en 1852 par le sieur Bouthier à la commune de Cenon et acceptées par elle avaient pour objet le classement parmi les voies municipales d'une rue ouverte par ledit sieur Bouthier sur sa propriété, et l'exécution par la commune des travaux nécessaires à la conservation et à l'entretien de ladite rue; que, dès lors, et par application de la loi du 28 pluviôse an VIII, le conseil de préfecture était compétent pour statuer sur les contestations relatives à l'exécution des engagements de la commune;

AU FOND :

Considérant que par sa délibération susvisée du 15 mai 1852, le conseil municipal de la commune de Cenon s'était engagé à entretenir en totalité la rue Bouthier; qu'il en est résulté que ni la commune de Cenon ni la ville de Bordeaux qui, par l'effet de l'annexion, a succédé aux obligations de ladite commune, ne pouvaient réclamer aux riverains le remboursement des dépenses effectuées pour le pavage de la rue, et que la ville de Bordeaux ne saurait se prévaloir d'anciens usages pour rejeter sur les riverains une charge qui lui incombe en vertu d'un engagement formel;

Sur la demande des requérants tendant à ce qu'il leur soit alloué les intérêts des sommes qui doivent leur être remboursées, et sur les conclusions à fins de dépens : — (Comme à la 1re espèce.) (Décharge.)

(N° 47)

[27 mai 1887]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Travaux des communes. — Fixation de largeur. — Arrêté préfectoral. — Interprétation. — Actes administratifs. — Renvoi de l'autorité judiciaire. — Commission départementale. — Recours pour excès de pouvoirs. — Rejet. — (Sieur Fouquet-Fonteneau.)

Interprétation d'un arrêté préfectoral. Compétence. — Il ap-

partient à la commission départementale substituée au préfet, par la loi du 10 août 1871, pour tout ce qui touche le classement et la largeur des chemins vicinaux ordinaires, d'interpréter le sens d'un arrêté de classement rendu par le préfet, antérieurement au 1er janvier 1872 (*).

Chemin vicinal. Traverse d'une commune. Assiette. — L'assiette d'un chemin n'est pas définitivement fixée, lorsque l'arrêté de classement se borne à attribuer à ce chemin une largeur déterminée sans fixer ses limites. En conséquence, les riverains de ce chemin, dans la traverse d'une commune, ne sont pas fondés à demander l'incorporation à leurs fonds, des parcelles excédant la largeur fixée par la décision de classement (**).

VU LA REQUÊTE présentée par le sieur Fouquet-Fonteneau... tendant à ce qu'il plaise au Conseil — annuler une décision, du 30 janvier 1886, par laquelle la commission départementale de Loir-et-Cher, appelée à déterminer et à délimiter l'assiette des chemins vicinaux ordinaires nos 2 et 3 *bis*, au droit de la propriété Fouquet, en exécution d'un jugement du tribunal civil de Vendôme, a déclaré que les deux parcelles de terrain dont la propriété est revendiquée par le sieur Fouquet doivent être considérées comme étant la propriété de la commune de Busloup, sauf au sieur Fouquet à fournir la preuve qu'il en est le propriétaire, attendu que chacune des parcelles, objet de la contestation, forme une bande de terrain longeant les chemins vicinaux nos 2 et 3 *bis* en excédant de la largeur fixée par les arrêtés de classement; que si, aux termes de l'article 15 de la loi du 21 mai 1836, les arrêtés préfectoraux attribuent définitivement au chemin vicinal le sol compris dans les limites qu'ils déterminent, cette expropriation ne peut porter sur les terrains excédant la largeur fixée; que les chemins vicinaux nos 2 et 3 *bis* n'ayant pas été délimités, il n'appartenait pas à la commission départementale de décider que les parcelles revendiquées par le sieur Fouquet font partie des chemins vicinaux et sont la propriété de la commune de Busloup; que cette question de propriété a été soumise au tribunal de Vendôme qui était seul compétent pour en connaître;

Vu le mémoire en défense présenté par la commune de Bus-

(*) Voy. 4 avril 1884, Rivier, p. 271, et la Table décennale 1875-1884, p. 152 (*Rec. des arr. du C. d'Etat*).

(**) Rapp. 8 août 1884, commune de Saint-Marcel, p. 709 (*Rec. des arr. du C. d'Etat*).

loup... tendant au rejet du pourvoi, attendu qu'un arrêté préfectoral classant comme vicinal un ancien chemin public ne peut avoir pour effet de faire perdre à la commune la propriété qu'elle avait antérieurement, comme propriétaire de l'ancien chemin public, des parties de ce chemin qui se trouvent en excédant de la largeur fixée par ledit arrêté; que, d'ailleurs, par la décision attaquée, la commission départementale a réservé la question de propriété;

Vu les observations du Ministre de l'intérieur... tendant au rejet du pourvoi, attendu que si les arrêts de classement, en date des 31 juillet 1839 et 30 novembre 1843, ont fixé à 6 mètres la largeur des chemins vicinaux nos 2 et 3 *bis*, il résulte de l'instruction qu'au droit de la propriété Fouquet la largeur des deux voies vicinales, à cette époque comme aujourd'hui, n'était pas moindre de 7 à 9 mètres; qu'aucun plan d'alignement n'ayant été approuvé pour les deux chemins dont la propriété Fouquet est riveraine dans la traverse du village de Busloup, tout le sol compris entre les deux lignes de clôtures situées à droite et à gauche doit être considéré, jusqu'à preuve contraire, comme appartenant au domaine public de la voirie; que, d'autre part, les arrêtés de 1839 et de 1843 n'ont pas eu pour effet de déclasser les parcelles excédant la largeur de 6 mètres ni de les incorporer aux fonds riverains;

Vu la loi du 21 mai 1836 et la loi du 10 août 1871;

CONSIDÉRANT que sur l'instance introduite par le sieur Fouquet-Fonteneau dans le but de revendiquer la propriété de deux parcelles de terrain qui, d'après la commune de Busloup, feraient partie des chemins vicinaux ordinaires nos 2 et 3 *bis*, le tribunal de Vendôme a sursis à statuer jusqu'à ce que l'autorité administrative eût déterminé et délimité d'une manière certaine et précise l'assiette des chemins vicinaux nos 2 et 3 *bis* au droit de la propriété Fouquet; que la commission départementale de Loir-et-Cher à laquelle il appartient, en vertu des dispositions combinées de l'article 15 de la loi du 21 mai 1836 et de l'article 86 de la loi du 10 août 1871, de fixer la largeur et les limites des chemins vicinaux ordinaires a déclaré, par décision du 30 janvier 1886, que les parcelles revendiquées par le sieur Fouquet dépendaient des voies communales;

Considérant que par les arrêtés du 31 juillet 1839 et du 30 novembre 1843, le préfet de Loir-et-Cher a attribué aux chemins vicinaux nos 2 et 3 *bis* une largeur de 6 mètres; que si, à la suite de ces arrêtés, aucun plan dûment approuvé par l'administration

n'a été dressé et n'a fixé les limites des dits chemins, il résulte de l'instruction, d'une part, que la parcelle de terrain qui longe le chemin vicinal n° 3 *bis* n'est pas située en dehors de la largeur dudit chemin, telle qu'elle a été fixée par arrêté de classement de 1843, et, d'autre part, que l'excédant de largeur que présente à son point de jonction avec le chemin n° 3 *bis*, le chemin vicinal n° 2 fait partie intégrante de ce chemin dont les limites actuelles sont déterminées par les constructions ou les murs de clôture qui le bordent dans la traverse du village de Busloup; que, de ce qui précède, il résulte que lesdits chemins vicinaux comprennent les parcelles en litige; qu'en admettant que le sol desdits terrains appartînt antérieurement au sieur Fouquet, la délibération de la commission départementale a formellement réservé les droits du requérant et ne fait pas obstacle à ce qu'il fasse valoir, conformément à l'article 15 de la loi du 21 mai 1836, les droits qu'il peut avoir à une indemnité; qu'il suit de là que le pourvoi du sieur Fouquet n'est pas fondé... (Rejet.)

(N° 48)

[27 mai 1887]

Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation. —
(Dlle Baradat.)

Anticipation sur une parcelle comprise entre les limites naturelles d'un chemin vicinal ordinaire; le conseil de préfecture a pu régulièrement réprimer cette anticipation et condamner le délinquant au rétablissement des lieux et aux frais du procès-verbal, encore bien que l'arrêté de classement n'aurait pas déterminé l assiette dudit chemin.

Vu la requête de la demoiselle Baradat... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 28 juillet 1883, par lequel le Conseil de préfecture des Basses-Pyrénées, saisi d'un procès-verbal dressé contre la demoiselle Baradat pour anticipation commise sur le sol du chemin vicinal n° 12, alors que le tribunal de simple police avait sursis à statuer sur la contravention jusqu'à ce que l'autorité administrative eût tranché la question d'anticipation, a condamné ladite demoiselle Baradat à remettre les lieux dans leur état primitif, et à supporter les frais du procès-

verbal; — *Ce faisant...* relaxer la requérante des frais du procès-verbal dressé contre elle, et la renvoyer devant l'autorité judiciaire pour y être statué ce qu'il appartiendra sur la propriété de la parcelle de terrain dont il s'agit;

Vu les observations du ministre de l'intérieur tendant au rejet;

Vu les lois des 9 ventôse an XIII et 21 mai 1836;

CONSIDÉRANT que la parcelle occupée par la demoiselle Baradat figure au plan cadastral produit et certifié conforme par l'ingénieur en chef du département, dans les limites naturelles du chemin communal;

Considérant, d'autre part, que si, lors du classement de ce chemin sous le n° 12 des chemins vicinaux ordinaires de la commune, aucun plan n'a déterminé l'assiette dudit chemin, la parcelle dont s'agit est située dans l'axe de cette voie de communication à sa jonction avec le chemin n° 5, et se trouve en outre comprise dans son entier dans la largeur du chemin telle qu'elle a été déterminée par l'arrêté de classement; qu'elle fait ainsi nécessairement partie du chemin n° 12; qu'il suit de là que la requérante a commis une anticipation sur ledit chemin, et que c'est à bon droit que le Conseil de préfecture, compétent, par application des dispositions législatives ci-dessus visées, pour réprimer les usurpations commises sur le sol des chemins vicinaux, a condamné la demoiselle Baradat à remettre les lieux dans leur état primitif, et a mis à sa charge les frais du procès-verbal... (Rejet.)

(N° 49)

[27 mai 1887]

Travaux publics. — *Décompte.* — (Sieur Perrichont contre Ministre de la guerre.)

Lorsque le Ministre a fait notifier à un entrepreneur un décompte comprenant une allocation à titre d'indemnité, il n'est pas fondé à refuser ultérieurement le paiement de cette allocation, par le motif qu'elle ne constituerait qu'une allocation gracieuse. — Le décompte a constitué un droit définitif *au profit de l'entrepreneur.*

Réclamation relative à une somme prétendue allouée par le

Ministre. (Rejet.) Cette somme figure dans une autre réclamation sur laquelle il a été déjà statué.

VU LE RECOURS du sieur Perrichont, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 23 août 1884, par laquelle le Ministre de la guerre a refusé paiement d'une somme de 11.550 francs précédemment accordée au requérant; — *Ce faisant, attendu* que, sur les réclamations du sieur Perrichont, le Ministre lui a fait notifier, le 16 juin 1879, un décompte comprenant une somme de 10.000 francs accordée par décision du 10 mai 1879 pour entretien des chemins, et une autre somme de 1.550f,14 allouée le 8 juin 1879 pour divers travaux dans le fort de Stains, et que le 16 septembre 1879 un mandat de 11.550 francs a été offert au requérant; que, si celui-ci a refusé de signer le décompte et déclaré l'offre insuffisante, alors qu'il réclamait devant le conseil de préfecture 30.000 francs sur le premier chef, il n'en avait pas moins droit acquis à la somme de 11.550 francs déposée par le Ministre à la Caisse des dépôts et consignations et retirée par lui avant la décision définitive du conseil d'État; condamner le Ministre à payer au requérant la somme de 11.550f,14 avec intérêts et dépens;

Vu l'arrêt du conseil d'État du 27 avril 1883 ;

Vu les observations du Ministre de la guerre... tendant au rejet de la requête, par le motif qu'une allocation gracieuse offerte à titre transactionnel n'est pas acquise dès l'instant qu'elle a fait l'objet d'un refus ; que, par lettre du 4 août 1879, le sieur Perrichont ne s'est pas borné à protester contre le décompte qui lui était présenté, mais a déclaré qu'il était disposé à refuser le mandat de 11.550 francs qui pouvait lui être délivré; que, dès lors, le Ministre avait le droit de retirer de la Caisse des consignations le montant de ce mandat, après que le conseil de préfecture eut condamné au fond la prétention du sieur Perrichont; que le conseil d'État confirmant sur ce point la décision du conseil de préfecture s'est borné à réfuter l'argument tiré par l'entrepreneur d'une allocation gracieuse, en déclarant qu'un dédommagement, eût-il été accordé, cette circonstance ne serait pas de nature à ouvrir droit à une nouvelle indemnité ;

Vu le décret du 11 juin 1886 ;

SUR LES CONCLUSIONS *du sieur Perrichont tendant à faire décider que c'est à tort que le Ministre de la guerre a refusé de lui payer une somme de* 11.550f,14 *qui lui aurait été précédemment accordée par une décision ministérielle :*

Considérant que sur la réclamation du requérant relative à l'entretien des chemins du fort d'Écouen, le Ministre de la guerre lui a alloué une somme de 10.000 francs par décision du 10 mai 1879; que cette allocation a été portée dans un décompte établi au profit de l'entrepreneur, et que, dans les circonstances de la cause, le Ministre n'étant pas fondé à revenir sur sa décision, le sieur Perrichont a droit à la somme allouée avec intérêts à compter du jour de la demande;

En ce qui touche la somme de 1.550f,14 qui aurait été allouée pour divers travaux dans le fort de Stains :

Considérant que les travaux en question ont fait l'objet de deux chefs de réclamation compris dans une requête formée par le sieur Perrichont contre l'administration de la guerre, et sur laquelle il a été statué par une décision en date de ce jour; que, dès lors, les conclusions du sieur Perrichont sur ce point doivent être rejetées... (L'État paiera au sieur Perrichont la somme de 10.000 francs avec intérêts à compter du 17 novembre 1884. L'État supportera les dépens exposés devant le conseil d'État par le sieur Perrichont. Surplus rejeté.)

(N° 50)

[27 mai 1887]

Voirie (Grande). — Ports maritimes. — Navire coulé dans un avant-port. — Ordre d'enlèvement. — Contravention. — Abandon du navire. — Libération. — Compétence. — (Sieur Chégaray.)

L'abandon du navire et du fret, dans les termes de l'art. 216 *du Code de commerce, complété par la loi du* 12 *août* 1885, *constitue un mode de libération, que le propriétaire d'un navire échoué dans une rade puisse opposer à l'État, devant la juridiction administrative* (*).

Le conseil de préfecture, saisi d'un procès-verbal de contravention de grande voirie, est compétent pour statuer sur le mode de libération opposé par le propriétaire du navire (**).

(*-**) Sous l'empire de l'ancien article 216 du Code de commerce, la juris prudence du Conseil d'Etat s'était fixée en sens contraire. — Voy. notammen

Vu la requête du sieur Chégaray... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 23 février 1886, par lequel le conseil de préfecture du Calvados s'est déclaré incompétent pour statuer sur la question de savoir si l'abandon fait par le sieur Chégaray du navire *le Courrier* lui appartenant, coulé dans la passe de l'avant-port d'Onistreham, pouvait le libérer du remboursement desdites dépenses et des frais du procès-verbal. — *Ce faisant*... renvoyer le requérant des fins du procès-verbal dressé contre lui; le décharger des condamnations prononcées contre lui;

Vu les observations du ministre des travaux publics... tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Vu les décrets des 16 décembre 1811 et 10 avril 1812;

Vu la loi du 12 août 1885 et l'art. 216 du Code de commerce;

Considérant qu'aux termes de la loi du 12 août 1885 portant modification de l'art. 216 du Code de commerce, le propriétaire d'un navire peut, en cas de naufrage dans un port de mer ou havre, dans un port maritime ou dans les eaux qui leur servent d'accès, se libérer, même envers l'État, de toute dépense d'extraction ou de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts par l'abandon du navire et du fret des marchandises à bord; qu'il résulte de l'instruction que le sieur Chégaray, mis en demeure d'opérer le relèvement du navire *le Courrier* lui appartenant, coulé dans le chenal d'entrée de l'avant-port d'Ouistreham, a déclaré faire l'abandon du navire et du fret des marchandises à bord, conformément à l'art. 216 précité; que, dans ces circonstances, il y avait lieu, par application dudit article, de déclarer qu'aucune contravention ne pouvait être retenue à la charge du sieur Chégaray et de le renvoyer des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Arrêté annulé. Décharge.)

---

28 mai 1880, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1881, p. 1109; — 15 juin 1870, Grenet, *Ann.* 1872, p. 553; — 8 février 1864, Fessard, *Ann.* 1864, p. 199; — 8 janvier 1863, Samson, *Ann.* 1863, p. 232. — Les auteurs avaient vivement attaqué cette jurisprudence. Consulter notamment de Courcy, *Questions de droit maritime*, 2e série, p. 127 et suiv.; Lyon-Caen et Renault, *Précis de droit commercial*, t. 2, n° 1666; Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, t. 2, n° 304.

(N° 51)

[24 juin 1887]

Procédure. — Cours d'eau non navigables. — Curage. — Arrêté contradictoire. — Recours. — Délai. — (Sieur Arbey.)

Arrêté contradictoire. — Opposition. — Est contradictoire vis-à-vis du demandeur et dès lors non susceptible d'opposition de sa part, l'arrêté rendu sur son assignation, encore bien qu'il n'ait pas été appelé à présenter des observations orales (*).

Recours. — Délai. — Déchéance d'un recours formé plus de trois mois après la connaissance acquise de l'arrêté attaqué, constatée par l'enregistrement de la requête en opposition discutant l'arrêté au fond (**).

(Recours contre : 1° un arrêté du 2 juin 1885; Doubs; rejetant comme non recevable l'opposition formée par le sieur Arbey à un précédent arrêté du conseil de préfecture du 29 janvier 1884, qui a refusé d'accorder aux demoiselles Arbey décharge de la taxe qui leur avait été imposée pour frais de curage du ruisseau « le Dard »; 2° le même arrêté du 29 janvier 1884; le sieur Arbey n'ayant pas été régulièrement prévenu du jour de l'audience n'a pas présenté d'observations orales);

Vu les arrêtés préfectoraux du 4 mai 1869, du 17 décembre 1880 et du 27 octobre 1881;

Vu l'édit du 8 mai 1651 et la délibération du 20 décembre 1662 du Parlement de la Franche-Comté séant à Dôle;

Vu la loi du 14 floréal an XI et le décret du 25 mars 1852;

Vu le décret du 22 juillet 1806;

SUR LES CONCLUSIONS *du sieur Arbey* tendant à l'annulation de l'arrêté du 2 juin 1885, par lequel le conseil de préfecture du Doubs a déclaré non recevable l'opposition par lui formée contre un premier arrêté du 29 janvier 1882 :

Considérant que, par exploit d'huissier du 6 mars 1881, les sieurs Arbey et autres ont assigné à comparaître devant ledit conseil le maire de la commune de Sancey-le-Grand à l'effet d'entendre accorder aux requérants décharge de la taxe pour frais de curage qui leur avait été imposée; que, dans ces circonstances,

(*-**) Rapp. 26 juin 1885, Guelpa, p. 629 (*Rec. des Arr. du C. d'Etat*).

ledit sieur Arbey n'était pas fondé à soutenir que l'arrêté du 29 janvier 1884 constituait à son égard une décision par défaut; que, dès lors, c'est à juste titre que ledit conseil a, par l'arrêté du 2 juin 1885, déclaré l'opposition dont s'agit non recevable;

En ce qui concerne ledit arrêté du 29 janvier 1884 :

Considérant que, dans sa requête en opposition, le sieur Arbey attaquait cette décision, tant en la forme qu'au fond et en discutait les énonciations; que ladite requête en opposition a été enregistrée le 22 octobre 1884 au greffe du conseil de préfecture; qu'il avait trois mois, à partir de cette date, pour se pourvoir au conseil d'État contre cet arrêté; qu'il ne s'est pourvu que le 3 septembre 1885; que, dès lors, son pourvoi n'est pas recevable... (Rejet.)

(N° 52)

[24 juin 1887]

Travaux publics. — Palais de Justice. — Résiliation. — (Sieur Renaud fils contre ville de Saint-Nazaire).

Résiliation prononcée au profit de l'entrepreneur, à raison de ce que la Ville, après avoir modifié les plans et devis et changé l'emplacement prévu pour la construction, a refusé de voter de nouveaux crédits pour faire face aux dépenses supplémentaires résultant de ces changements.

Erreur matérielle dans le cube des maçonneries et des pierres de taille : renvoi à l'expertise.

Efflorescences de pierres et emploi de sable de qualité insuffisante : réduction des prix prévus.

Emploi de granit de Redon ; prix du devis applicable au granit : le devis n'indiquait pas l'origine du granit à employer et celui employé est de bonne qualité.

Cube de la maçonnerie de moellons calculé conformément aux termes du cahier des charges, d'après les quantités d'ouvrages effectués, c'est-à-dire en déduisant le cube de la pierre de taille.

Recours contre l'architecte, à raison de l'interprétation du contrat qu'il aurait donnée à l'entrepreneur : non recevabilité ; l'architecte n'est pas intervenu au contrat pour garantir le sens de ses clauses.

Réception définitive fixée non au jour de la demande en résiliation mais dans les termes du cahier des charges six mois après la réception provisoire : dégradations pendant ce temps mises à la charge de l'entrepreneur.

Recours incident de défendeur à défendeur. — Une ville n'est pas recevable, sur le pourvoi de l'entrepreneur, à attaquer, par voie de recours incident, la partie des arrêtés qui rejetait sa demande en responsabilité contre l'architecte? — La Ville ne pouvait agir contre l'architecte que par voie de recours principal (*).

Recours incident non recevable lorsqu'il est formé à l'occasion d'un recours lui-même non recevable.

Vu le recours du sieur Renaud fils... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 15 juillet 1882, par lequel le Conseil de préfecture de la Loire-Inférieure, tout en prononçant, sur sa demande, la résiliation de son entreprise des travaux de terrassement et de maçonnerie du palais de justice de Saint-Nazaire, a refusé de lui allouer une indemnité et a fixé le décompte des travaux exécutés à 63.101 francs, avec intérêts, pour 3.265f,38 formant le solde des huit dixièmes des travaux à partir du 11 juillet 1878, et pour 12.620f,20, montant de la retenue de garantie à partir du 23 juin 1882...;

Vu le mémoire en défense et recours incident de la Ville de Saint-Nazaire... tendant : 1° au rejet du pourvoi avec dépens; 2° à ce que le sieur Renaud soit condamné à des dommages-intérêts à fixer par experts, et ayant pour base les dépenses nécessaires pour l'achèvement du palais de justice ; 3° subsidiairement et pour le cas où une condamnation serait prononcée au profit du sieur Renaud, dire que le sieur Pécaud, architecte, sera tenu d'en garantir la Ville en principal, intérêts et frais, avec dépens;

Vu le mémoire en défense et recours incident du sieur Pécaud... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu qu'il n'est justifié d'aucune faute imputable à l'architecte, dire que celui-ci ne saurait être déclaré garant d'aucune des condamnations qui pourraient être prononcées, soit contre le sieur Renaud, soit contre la Ville de Saint-Nazaire, rejeter, en conséquence, avec dépens, les conclusions prises contre lui; dire que c'est à tort que le Conseil de préfecture a sursis à statuer sur sa prétendue responsabilité éventuelle envers la Ville de Saint-Nazaire, enfin, ordonner la

(*) Rapp. 22 mai 1885 (Breteil, *Ann.* 1886, p. 66).

suppression des passages des conclusions de la Ville devant le Conseil de préfecture, où il est parlé de l'impéritie et de l'incurie de l'architecte; et attendu que ces expressions diffamatoires et injurieuses ont porté atteinte à sa considération professionnelle, condamner la Ville à lui payer de ce chef 10.000 francs de dommages-intérêts...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les art. 1153 et 1154 du Code civil;

Sur le pourvoi *du sieur Renaud et le recours incident de la Ville de Saint-Nazaire :*

En ce qui touche les conséquences de la résiliation :

Considérant que, devant le Conseil de préfecture, la résiliation était demandée à la fois par le sieur Reynaud et par la Ville de Saint-Nazaire, et que chacune des parties soutenant que cette mesure était nécessitée par les fautes de l'autre, réclamait, en outre, des dommages-intérêts; que le Conseil de préfecture, tout en prononçant la résiliation, a rejeté les demandes en indemnité formées de part et d'autre, et que le sieur Renaud et la Ville de Saint-Nazaire reproduisent sur ce point les conclusions qu'ils avaient prises devant lui;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du procès-verbal d'expertise, que le conseil municipal, après avoir adopté les plans et devis qui ont servi de base à l'adjudication des travaux du palais de justice et voté les crédits nécessaires a, d'une part, accepté diverses modifications indiquées par le conseil général des bâtiments civils et, d'autre part, décidé que l'édifice serait élevé sur un emplacement autre que celui qui avait été primitivement choisi; que les ordres d'exécution ont été donnés en tenant compte des changements ainsi apportés au projet, lesquels avaient pour conséquence nécessaire une augmentation de dépense; que, si le sieur Renaud a suspendu les travaux et demandé la résiliation, c'est après avoir vainement sollicité l'ouverture de nouveaux crédits, et qu'il était certain dès lors que les travaux restant à exécuter d'après les plans définitivement adoptés joints à ceux qui avaient été faits conformément aux ordres reçus, dépasseraient notablement le montant de l'adjudication, qu'ainsi, et comme l'a reconnu d'ailleurs le Conseil de préfecture, l'entrepreneur se trouvait dans l'alternative de cesser ses travaux ou de faire des avances auxquelles il n'était pas obligé par le marché; qu'il suit de là que c'est par le fait de la Ville que la résiliation est devenue nécessaire; que, dans ces circonstances, c'est à tort qu'en la prononçant le conseil de préfecture n'a pas

alloué d'indemnité au sieur Renaud; qu'il sera fait une exacte appréciation des divers dommages éprouvés par ledit sieur Renaud en lui allouant une indemnité de 5.000 francs; qu'enfin, il y a lieu, par les mêmes motifs et à plus forte raison, de rejeter la demande en dommages-intérêts de la Ville de Saint-Nazaire;

En ce qui touche les erreurs matérielles et omissions dans les quantités de maçonnerie :

Considérant que le sieur Renaud a signalé devant le conseil de préfecture diverses erreurs ou omissions qui auraient été commises par les experts dans le calcul du cube des maçonneries de moellons et de pierres de taille, du prix des denticules et des épannelages, et s'élevant ensemble à 5.508f,82; que le conseil de préfecture a rejeté cette réclamation comme dépourvue de justification, mais que, devant le conseil d'État, le sieur Renaud produit une lettre d'un des experts de laquelle il résulte que les omissions signalées auraient été reconnues, en partie du moins, par deux d'entre eux; que, dans ces circonstances, il y a lieu de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé par voie d'expertise à la vérification des erreurs et omissions articulées par le sieur Renaud;

En ce qui touche la déduction de 360 francs opérée par le conseil de préfecture à raison des efflorescences que présente la pierre de Chauvigny:

Considérant que le sieur Renaud n'établit ni qu'il ait été à tort considéré comme responsable des imperfections constatées, ni que la déduction opérée de ce chef soit exagérée;

En ce qui touche la déduction de 200 francs opérée à raison de l'emploi du sable de Mindin :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sable de Mindin ne saurait être considéré comme satisfaisant aux prescriptions du devis qui exige l'emploi du sable de la Loire; qu'ainsi la déduction est justifiée;

En ce qui touche la déduction de 115 francs opérée à raison de l'emploi du granit de Redon :

Considérant qu'aucune disposition du devis ne spécifiait le lieu de provenance du granit, et qu'il ne résulte pas d'ailleurs de l'instruction que le granit de Redon soit de qualité inférieure; que, dans ces circonstances, le sieur Renaud est fondé à soutenir que c'est à tort qu'une réduction a été opérée sur le prix du devis à raison de l'emploi du granit de Redon;

En ce qui touche le calcul du cube de la maçonnerie de moellons :

Considérant que l'article 20 du cahier des charges porte que les comptes seront établis d'après les quantités d'ouvrages réellement effectués, suivant les dimensions constatées par des métrés définitifs; qu'en conséquence, le conseil de préfecture a calculé le cube de la maçonnerie de moellons en déduisant du cube total de la maçonnerie celui de la maçonnerie de pierre de taille qui était payée à part; que, pour soutenir que cette déduction ne devait pas être opérée, le sieur Renaud se fonde, d'une part, sur ce que le devis estimatif ne mentionne d'autre déduction que celle des vides, d'autre part, sur ce que l'architecte lui aurait assuré avant l'adjudication que l'article 20 du devis n'impliquait pas la déduction de la pierre de taille et aurait accepté les situations dressées en cours d'exécution et dans lesquelles cette déduction n'était pas opérée; qu'il réserve de ce chef ses droits contre l'architecte qui l'aurait induit en erreur;

Sur le premier point :

Considérant que, si le devis estimatif, après avoir mentionné les dimensions des divers ouvrages à exécuter en maçonnerie de moellons, n'indique d'autre déduction que celle des vides, c'est qu'il ne comprenait pas et ne pouvait comprendre sous la rubrique « maçonnerie en moellons » les ouvrages à exécuter en maçonnerie de pierre de taille; qu'ainsi le conseil de préfecture, en calculant comme il a été dit plus haut le cube de la maçonnerie de moellons, a fait une exacte application de l'article 20 du cahier des charges;

Sur le second point :

Considérant que les faits allégués par la requérante, en admettant qu'ils fussent établis, ne sauraient ni enlever à la Ville de Saint-Nazaire le droit de réclamer l'exacte application des clauses du marché, ni ouvrir à l'entrepreneur un recours contre l'architecte, qui n'est pas intervenu au contrat pour garantir le sens desdites clauses ;

En ce qui touche la fixation de la date de la réception définitive, les dégradations constatées par les experts et les intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a décidé que le procès-verbal d'expertise vaudrait réception définitive des travaux; qu'il a, en conséquence, mis à la charge du sieur Renaud la somme de 200 francs, montant des dégradations constatées par les experts et alloué les intérêts du solde, savoir : pour 3,265^{f},38 formant le complément des huit dixièmes des travaux exécutés, à partir du

11 juillet 1878, date de la demande, et pour 12.620f,20 montant de la retenue de garantie, conformément à l'article 23 du cahier des charges, à partir d'une seconde demande faite le 23 juin 1882, après la réception définitive; que le sieur Renaud soutient que la date de la réception doit être fixée au 10 juillet 1878, date de la requête introductive d'instance, et, qu'en conséquence, il y a lieu de le décharger du montant des dégradations survenues postérieurement et de lui allouer les intérêts de tout le solde à partir de cette même date;

Considérant que, d'après les articles 24 et 25 du cahier des charges la réception provisoire doit avoir lieu dans le mois qui suivra l'entier achèvement des travaux et la réception définitive dans un délai de six mois compté de la réception provisoire et seulement après l'accomplissement de toutes les conditions du marché par l'entrepreneur qui, pendant ce délai, demeure responsable de ses ouvrages et est tenu de les entretenir;

Considérant qu'en présence de ces dispositions, le sieur Renaud ne saurait prétendre que la réception définitive pût être effectuée à la date de l'introduction de l'instance, qui a suivi immédiatement l'interruption des travaux, et qu'il ne fournit aucune justification propre à établir que les travaux fussent en état d'être reçus définitivement à une date antérieure à celle qui a été fixée par l'arrêté attaqué; qu'il n'est donc fondé à réclamer, ni contre la mise à sa charge des dégradations constatées par les experts, ni contre les dates adoptées par le conseil de préfecture comme point de départ des intérêts; qu'il y a lieu seulement de calculer les sommes devant porter intérêt respectivement à partir du 11 juillet 1878 et du 23 juin 1882 en tenant compte des allocations ajoutées par la présente décision à celles qui ont été admises par l'arrêté attaqué;

En ce qui touche les intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts des intérêts ont été demandés le 21 septembre 1882 et le 31 juillet 1884; que, par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de faire droit à la première de ces demandes en ce qui concerne seulement les intérêts dus à partir du 11 juillet 1878 et à la seconde en ce qui concerne tous les intérêts dus au sieur Renaud;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, le sieur Renaud est fondé à soutenir que les frais de son expert auraient dû être mis à la charge de la Ville de Saint-Nazaire;

Sur les conclusions prises par la Ville de Saint-Nazaire contre le sieur Pécaud :

Considérant que le conseil de préfecture, saisi par la Ville de Saint-Nazaire de conclusions tendant à faire décider que le sieur Pécaud serait tenu de la garantir des condamnations prononcées contre elle au profit du sieur Renaud, a immédiatement rejeté sur certains points ces conclusions, et sur d'autres a sursis à statuer jusqu'à l'achèvement de tous les travaux; que si la Ville de Saint-Nazaire se croyait fondée à attaquer la décision ainsi rendue sur les difficultés pendantes entre elle et le sieur Pécaud, il lui appartenait de former à cet effet un pourvoi principal devant le Conseil d'État, mais non de se borner, comme elle l'a fait, à reproduire, dans son mémoire en défense au pourvoi formé par le sieur Renaud contre d'autres dispositions de l'arrêté attaqué, les conclusions qu'elle avait prises contre le sieur Pécaud; que lesdites conclusions doivent donc être rejetées comme non recevables, et que, par voie de conséquence, le recours incident formé par le sieur Pécaud en réponse à ces conclusions doit être également déclaré non recevable... (La ville de Saint-Nazaire paiera au sieur Renaud, à titre d'indemnité pour la résiliation de son entreprise, la somme de 5.000 francs. — La somme de 115 francs, retranchée du décompte de l'entreprise du sieur Renaud à raison de l'emploi de granit de Redon, sera rétablie audit décompte. Renvoi du sieur Renaud et de la ville de Saint-Nazaire devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra sur les erreurs et omissions qui auraient été commises dans le calcul des quantités de maçonneries après qu'il aura été procédé par expertise à la vérification desdites erreurs et omissions. Les intérêts devant courir au profit du sieur Renaud à partir du 11 juillet 1878 seront calculés en tenant compte, outre la somme de 3.265f,38 admise par le conseil de préfecture, de celle de 5.000 francs et des huit dixièmes de celle de 115 francs alloués par la présente décision. Les deux dixièmes de la somme de 115 francs porteront intérêts à partir du 23 juin 1882. Les intérêts courant du 11 juillet 1878 seront capitalisés au 21 septembre 1882 pour porter eux-mêmes intérêts à partir de cette date. Tous les intérêts seront capitalisés de nouveau pour porter intérêts à partir du 31 juillet 1884. Conclusions prises par la Ville contre le sieur Pécaud et recours incident de ce dernier rejetés. La Ville supportera les frais de l'expert du sieur Renaud. Elle supportera également la totalité des dépens faits devant le Conseil d'État, à l'exception de ceux exposés par le sieur Pécaud

pour défendre aux conclusions prises contre lui par le sieur Renaud, lesquels seront supportés par le sieur Renaud. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Renaud rejeté.)

(N° 53)

[24 juin 1887]

Voirie (grande). — Canaux de navigation. — Canal de la Haute-Deule. — (Ministre des travaux publics c. compagnie des mines de Meurchin.)

La dégradation des digues d'un canal de navigation, résultant des travaux d'exploitation du tréfonds exécutés par une compagnie concessionnaire de mines, constitue une contravention de grande voirie. — Arrêt du Conseil du 24 juin 1777 (art. 11).

En conséquence cette dernière peut être condamnée à la réparation complète du dommage causé audit canal, lorsqu'il est établi que ses travaux ont été la cause unique des dégradations.

Vérification. — *La vérification administrative confiée à un ingénieur en chef des mines n'est pas soumise aux formes exigées pour les expertises. — En conséquence il a pu être régulièrement procédé sans convoquer les ingénieurs du service intéressé.*

Frais *de la vérification mis à la charge du contrevenant.*

Vu le recours du Ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 15 novembre 1883 par lequel le conseil de préfecture du Pas-de-Calais, saisi d'un procès-verbal de contravention dressé contre la compagnie des mines de Meurchin, pour avoir causé, par ses travaux souterrains, l'affaissement de la digue du canal de la Haute-Deule, n'a mis qu'une partie des frais de réparation de ces dommages à la charge de la compagnie; — *Ce faisant...* décider que la totalité des dépenses nécessitées par la réparation des digues du canal de la Haute-Deule sera mise à la charge de la compagnie, et condamner par suite ladite compagnie à payer à l'État la somme de 18.630f,32 ;

Vu ensemble l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 18 décembre 1883, produit à l'appui du recours ci-dessus visé;

Vu le mémoire en défense, ensemble le recours incident, présentés pour la compagnie des mines de Meurchin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° rejeter le recours du Ministre des travaux publics; 2° statuant sur le recours incident de la compagnie, décider que, parmi les frais de réparation qui auraient été occasionnés par les affaissements de la digue, certains travaux, imputés jusqu'à concurrence de 5.242f,46 à la charge de la compagnie, ont été compris à tort dans le montant de la dépense; que lesdits travaux, consistant dans le remplacement d'un certain nombre de pieux et planches hors de service, ont été nécessités par la déformation du lit du canal, qui, suivant l'ingénieur en chef des mines d'Arras, n'a pas été la conséquence des travaux souterrains exécutés par la compagnie, décharger la compagnie de ladite somme de 5.242f,46 et de la moitié des frais d'expertise qui ont été mis en entier à sa charge par l'arrêté attaqué;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, art. 11; la loi du 20 floréal an X et celle du 23 mars 1842;

En la forme : — *Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté attaqué aurait été rendu à la suite d'une expertise irrégulière :* — Considérant qu'il résulte des termes mêmes, dans lesquels la mission donnée à l'ingénieur en chef des mines d'Arras a été définie par l'arrêté ci-dessus visé du 4 mai 1878, que ladite mission ne constituait qu'une vérification administrative; que, dès lors, le Ministre des travaux publics n'est pas fondé à se plaindre de ce qu'il a été procédé à cette vérification, sans convoquer les ingénieurs du service de la navigation, et à prétendre que l'arrêté attaqué doit être annulé comme ayant été rendu à la suite d'une expertise irrégulière;

Au fond : — *En ce qui touche* la responsabilité de la compagnie des mines de Meurchin :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment des avis, concordant dans leurs conclusions, des conseils généraux des ponts et chaussées et des mines, joints au dossier, que les dégradations survenues en 1877 aux digues du canal de la Haute-Deule, ont eu pour cause unique les mouvements du sol, qu'ont déterminés les travaux souterrains de la compagnie des mines de Meurchin; que, si les conditions particulières des terrains de la vallée ont augmenté, dans une certaine mesure, l'amplitude et l'étendue de ces dégradations, celles-ci ne se seraient pas produites, sans l'existence des travaux de mines aux abords dudit canal; que dans ces circonstances, le Ministre des travaux publics est fondé à soutenir que c'est à tort que l'arrêté attaqué n'a pas mis en

totalité à la charge de la compagnie la réparation des dommages occasionnés aux digues;

En ce qui touche le montant des frais de réparation :

Considérant que, suivant le décompte définitif dressé par les ingénieurs du service de la navigation, la réparation des affaissements des digues a entraîné une dépense de 18.630f,32; que la compagnie de Meurchin n'allègue pas qu'il ait été fait une appréciation exagérée de la valeur des travaux exécutés; qu'elle soutient que la somme mise à sa charge ne doit pas comprendre le coût d'établissement des pieux et planches dans le lit du canal;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport supplémentaire susvisé de l'ingénieur en chef des mines d'Arras, que l'établissement de pieux et de planches est indispensable à la protection des digues, et fait partie des dépenses nécessitées par les affaissements dont s'agit; que, dès lors, c'est avec raison que l'administration a compris les frais de ce travail dans le décompte des travaux de réparation des digues; que, de ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu de fixer à 18,630f,32 la somme à payer à l'État par la compagnie des mines de Meurchin;

En ce qui touche les frais de la vérification, à laquelle il a été procédé en exécution de l'arrêté précité du 4 mai 1878 :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis la totalité desdits frais à la charge de la compagnie... (La somme à payer à l'État, par la compagnie des mines de Meurchin, est fixée à 18.630f,32. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Recours incident de la compagnie rejeté.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 54)

[12 décembre 1887]

Transports militaires. — Conditions d'établissement des wagons à marchandises pour les chemins de fer d'intérêt local à voie normale (*).

Monsieur le préfet, préoccupé de faciliter l'utilisation des wagons à marchandises des chemins de fer *à voie normale* pour le transport des troupes et du matériel de guerre, M. le Ministre de la guerre a fait étudier, par la Commission militaire supérieure des chemins de fer, les dispositions et dimensions principales qu'il conviendrait d'adopter définitivement pour la construction de ces véhicules. Examen fait des résultats de cette étude et sur la demande de mon collègue, l'un de mes prédécesseurs a, par une circulaire du 12 juillet 1884, fixé les conditions auxquelles devront satisfaire les wagons à construire, à l'avenir, pour les chemins de fer *d'intérêt général à voie normale*.

En ce qui touche les chemins *d'intérêt local à voie normale* de votre département, je vous prie, Monsieur le préfet, de vouloir bien, à bref délai, rendre exécutoire, en le revêtant de votre signature, le projet d'arrêté ci-après, dont le dispositif est analogue à celui de la circulaire susvisée du 12 juillet 1884, relative aux chemins de fer d'intérêt général.

ARRÊTÉ.

Le Préfet du département d

Considérant qu'aux termes du cahier des charges des concessions de chemins de fer d'intérêt local, les concessionnaires sont tenus, pour la mise en service du matériel roulant, de se conformer à tous les règlements sur la matière;

Vu la dépêche de M. le Ministre des travaux publics, en date du 12 décembre 1887,

(*) Cette circulaire annule celle insérée en 1888, p. 28.

Arrête :

Art. 1er. — Les wagons à marchandises à construire, à l'avenir, pour les chemins de fer d'intérêt local, à voie normale, du département d devront satisfaire aux conditions ci-après définies :

I. — Wagons couverts et wagons plats.

ESSIEUX.

Les essieux seront établis de telle sorte que les wagons puissent porter une charge de 10 tonnes.

II. — Wagons couverts.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur intérieure 5m,93

2° Ouverture de la porte 1m,45

3° Largeur intérieure 2m,50

4° Hauteur sous les courbes du plafond, mesurée près de la paroi et contre la porte 1m,98

5° Hauteur libre entre le plancher du wagon et le fond de la guérite du garde-frein, dans les wagons à frein 1m,70

6° Hauteur de l'entrée 1m,89

ACCÈS.

7° Les portes seront roulantes, à un ou deux vantaux, et disposées de telle sorte qu'un homme puisse, *de l'intérieur*, manœuvrer, *facilement*, l'organe de fermeture et la porte elle-même ;

8° Les wagons seront pourvus d'étriers ou de marchepieds longitudinaux ;

AÉRATION.

9° Les wagons seront munis de volets à glissières ou se rabattant à l'extérieur.

Le nombre de ces volets pourra être réduit à un sur chaque face. Dans ce cas, le volet unique pourra être placé dans la porte ; ses dimensions seront, au maximum, celles des volets actuellement en usage dans les wagons à marchandises et, au minimum, 0m,50 sur 0m,30.

III. — Wagons plats.

Trucs à fonds complètement plats.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur intérieure 6m,00

2° Largeur intérieure 2m,65

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CÔTÉS.

Pour le cas seulement où la hauteur excédera 0m,20.

3° Les petits côtés seront à rabattement ;

4° Les grands côtés auront, sur chaque face, une porte d'au moins 3 mètres, laquelle sera pratiquée, non pas au milieu, mais vers l'extrémité du grand côté ; les portes des deux faces seront, l'une par rapport à l'autre, disposées en diagonale.

Trucs à fonds garnis de traverses saillantes.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur. . . } Comme pour les trucs à fonds plats;
2° Largeur. . . . }

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CÔTÉS.

3° Petits côtés. . } Comme pour les trucs à fonds plats;
4° Grands côtés. }

TRAVERSES.

5° Saillie maxima. . . . . $0^m,06$
6° Écartement minimum . . . . $0^m,76$

7° Le plancher devra être libre de traverses dans l'espace compris entre les deux côtés $1^m,25$ et $2^m,08$, comptées horizontalement à partir de l'aplomb des tampons arrivés à la limite du refoulement;

RÉSISTANCE DU PLANCHER.

8° Les planchers des trucs munis de traverses saillantes offriront autant de résistance que ceux des trucs à fonds plats.

Art. 2. Le présent arrêté sera notifié aux Compagnies de chemins de fer d'intérêt local à voie normale du département d

Les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Fait à

Le Préfet,

Je désire recevoir, le plus tôt possible, deux exemplaires de l'arrêté que vous aurez pris conformément à ma présente instruction, dont j'adresse ampliation à M. l'ingénieur en chef du département.

D'autre part, je vous prie de me faire connaître, pour chacune des compagnies concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local à voie normale dans votre département :

Quel est le nombre des wagons à marchandises, couverts ou plats, actuellement en service;

Combien d'entre ces véhicules satisfont aux conditions prescrites dans le projet d'arrêté ci-dessus transmis;

Et, enfin, de quelle quantité de nouveaux wagons la Compagnie a, dès à présent, fait la commande ou prévoit la construction prochaine.

Recevez, Monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,

S. DE HEREDIA.

(N° 55)

[12 décembre 1887]

Transports militaires. — Conditions d'établissement des wagons à marchandises pour les chemins de fer d'intérêt local à voie d'un mètre (*).

Monsieur le préfet, préoccupé de faciliter l'utilisation des wagons à marchandises des chemins de fer *à voie d'un mètre* pour le transport des troupes et du matériel de guerre, M. le Ministre de la guerre a fait étudier, par la Commission militaire supérieure des chemins de fer, les dispositions et dimensions principales qu'il conviendrait d'adopter définitivement pour la construction de ces véhicules. Examen fait des résultats de cette étude et sur la demande de mon collègue, j'ai, par une circulaire du 10 novembre 1887, fixé les conditions auxquelles devront satisfaire les wagons à construire, à l'avenir, pour les chemins de fer *d'intérêt général* à voie d'un mètre de largeur.

En ce qui touche les chemins de fer *d'intérêt local, à voie d'un mètre*, de votre département, je vous prie, Monsieur le préfet, de vouloir bien, à bref délai, rendre exécutoire, en le revêtant de votre signature, le projet d'arrêté ci-après, dont le dispositif est exactement conforme à celui de ma circulaire susvisée du 10 novembre dernier, relative aux chemins de fer d'intérêt général.

ARRÊTÉ.

Le Préfet du département d

Considérant qu'aux termes du cahier des charges des concessions de chemins de fer d'intérêt local, les concessionnaires sont tenus, pour la mise en service du matériel roulant, de se conformer à tous les règlements sur la matière;

Vu la dépêche de M. le Ministre des travaux publics, en date du 12 décembre 1887,

Arrête :

Art. 1er. — Les wagons à marchandises à construire, à l'avenir, pour les chemins de fer d'intérêt local, à voie d'un mètre de largeur, du département d   , devront satisfaire aux conditions ci-après définies :

I. — Wagons couverts et wagons plats.

ESSIEUX.

Les essieux seront établis de telle sorte que les wagons puissent porter une charge de 10 tonnes.

(*) Cette circulaire annule celle insérée en 1888, p. 31.

II. — Wagons couverts.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur intérieure	5m,45
2° Ouverture de la porte	1m,45
3° Largeur intérieure	2m,00
4° Hauteur sous les courbes du plafond, mesurée près de la paroi et contre la porte	1m,98
5° Hauteur libre entre le plancher du wagon et le fond de la guérite du garde-frein dans les wagons à frein	1m,70
6° Hauteur de l'entrée	1m,89

ACCÈS.

7° Les portes seront roulantes, à un ou deux vantaux, et disposées de telle sorte qu'un homme puisse, de *l'intérieur*, manœuvrer, *facilement*, l'organe de fermeture et la porte elle-même;

8° Les wagons seront pourvus d'étriers ou de marchepieds longitudinaux;

AÉRATION.

9° Les wagons seront munis de volets à glissières ou se rabattant à l'extérieur.

Le nombre de ces volets pourra être réduit à un sur chaque face. Dans ce cas, le volet unique pourra être placé dans la porte; ses dimensions seront, au maximum, celles des volets actuellement en usage dans les wagons à marchandises et, au minimum, 0m,50 sur 0m,30.

III. — Wagons plats.

Trucs à fonds complètement plats.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur intérieure	5m,40
2° Largeur intérieure	2m,00

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CÔTÉS.

Pour le cas seulement où la hauteur de ces côtés excédera 0m,20.

3° Les petits côtés seront à rabattement;

4° Les grands côtés auront, sur chaque face, une porte d'au moins 3 mètres, laquelle sera pratiquée, non pas au milieu, mais vers l'extrémité du grand côté; les portes des deux faces seront, l'une par rapport à l'autre, disposées en diagonale.

Trucs à fonds garnis de traverses saillantes.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur. . . }
2° Largeur. . . . } Comme pour les trucs à fonds plats;

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CÔTÉS.

1° Petits côtés. . }
1° Grands côtés. } Comme pour les trucs à fonds plats;

TRAVERSES.

5° Saillie maxima 0m,06
6° Écartement minimum 0m,76
7° Le plancher devra être libre de traverses dans l'espace compris entre les deux cotes 1m,25 et 2m,08, comptées horizontalement à partir de l'aplomb des tampons arrivés à la limite du refoulement.

RÉSISTANCE DU PLANCHER.

8° Les planchers des trucs munis de traverses saillantes offriront autant de résistance que ceux des trucs à fonds plats.

Art. 2. — Le présent arrêté sera notifié aux Compagnies de chemins de fer d'intérêt local à voie d'un mètre.

Les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Fait à

Le Préfet,

Je désire recevoir, le plus tôt possible, deux exemplaires de l'arrêté que vous aurez pris, conformément à ma présente instruction, dont j'adresse ampliation à M. l'ingénieur en chef du département.

D'autre part, je vous prie de me faire savoir, pour chacune des compagnies concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local à voie d'un mètre dans votre département :

Quel est le nombre des wagons à marchandises, couverts ou plats, actuellement en service;

Combien d'entre ces véhicules satisfont aux conditions prescrites dans le projet d'arrêté ci-dessus transcrit;

Et, enfin, de quelle quantité de nouveaux wagons la Compagnie a, dès à présent, fait la commande ou prévoit la construction prochaine.

Recevez, Monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,

S. DE HEREDIA.

(N° 56)

[20 février 1888]

Administration centrale.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous informer que la division du contrôle des comptes des compagnies et de la statisti-

que des chemins de fer, qui formait la 4e division de la direction des chemins de fer au Ministère des travaux publics, a été supprimée à dater du 1er janvier 1888.

Par suite de cette mesure, les trois divisions composant la direction des chemins de fer sont constituées comme il suit :

1re DIVISION.

1er Bureau.

Questions générales relatives à la construction des chemins de fer et aux concessions en France et en Algérie. — Étude des lignes non déclarées d'utilité publique; instruction des avant-projets; déclarations d'utilité publique. — Préparation des actes de concession et de rachat par l'État; modification des actes de concession. — Chemins de fer en Algérie. — Réseaux secondaires. — Chemins de fer d'intérêt local. — Préparation du budget de la construction des chemins de fer. — Émissions d'obligations par les Compagnies d'intérêt général et d'intérêt local.

2e Bureau.

Vérification des comptes des Compagnies et de l'imputation de leurs dépenses. — Affaires relatives à la garantie d'intérêt, au partage de l'État dans les bénéfices, à l'exécution des clauses financières stipulées par les actes de rachat. — Statistique financière des chemins de fer français. — Relevé et classement méthodique des actes législatifs en vigueur. — Publication concernant ces différents services.

3e Bureau.

Centralisation et coordination des renseignements statistiques concernant la législation, la construction, l'exploitation et la situation financière des chemins de fer d'intérêt général, des chemins de fer industriels, des embranchements particuliers et des chemins de fer d'intérêt local. — Réunion et publication des documents statistiques français et étrangers relatifs aux chemins de fer. — Exécution et revision de la carte des chemins de fer.

2e DIVISION.

1er Bureau.

Travaux à exécuter sur les réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, de Paris-Lyon-Méditerranée et de Grande et Petite Ceinture.

2e Bureau.

Chemins de fer déclarés d'utilité publique et non concédés; études et travaux. — Travaux à exécuter sur les lignes faisant partie des réseaux d'État, d'Orléans et du Midi.

3e DIVISION.

1er Bureau.

Surveillance de l'exploitation commerciale. — Tarifs. — Frais accessoires.

pour défendre aux conclusions prises contre lui par le sieur Renaud, lesquels seront supportés par le sieur Renaud. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Renaud rejeté.)

(N° 53)

[24 juin 1887]

Voirie (grande). — Canaux de navigation. — Canal de la Haute-Deule. — (Ministre des travaux publics c. compagnie des mines de Meurchin.)

La dégradation des digues d'un canal de navigation, résultant des travaux d'exploitation du tréfonds exécutés par une compagnie concessionnaire de mines, constitue une contravention de grande voirie. — Arrêt du Conseil du 24 juin 1777 (art. 11).

En conséquence cette dernière peut être condamnée à la réparation complète du dommage causé audit canal, lorsqu'il est établi que ses travaux ont été la cause unique des dégradations.

Vérification. — *La vérification administrative confiée à un ingénieur en chef des mines n'est pas soumise aux formes exigées pour les expertises. — En conséquence il a pu être régulièrement procédé sans convoquer les ingénieurs du service intéressé.*

Frais *de la vérification mis à la charge du contrevenant.*

Vu le recours du Ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 15 novembre 1883 par lequel le conseil de préfecture du Pas-de-Calais, saisi d'un procès-verbal de contravention dressé contre la compagnie des mines de Meurchin, pour avoir causé, par ses travaux souterrains, l'affaissement de la digue du canal de la Haute-Deule, n'a mis qu'une partie des frais de réparation de ces dommages à la charge de la compagnie; — *Ce faisant*... décider que la totalité des dépenses nécessitées par la réparation des digues du canal de la Haute-Deule sera mise à la charge de la compagnie, et condamner par suite ladite compagnie à payer à l'État la somme de 18.630f,32;

Vu ensemble l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 18 décembre 1883, produit à l'appui du recours ci-dessus visé;

Vu le mémoire en défense, ensemble le recours incident, présentés pour la compagnie des mines de Meurchin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° rejeter le recours du Ministre des travaux publics; 2° statuant sur le recours incident de la compagnie, décider que, parmi les frais de réparation qui auraient été occasionnés par les affaissements de la digue, certains travaux, imputés jusqu'à concurrence de 5.242f,46 à la charge de la compagnie, ont été compris à tort dans le montant de la dépense; que lesdits travaux, consistant dans le remplacement d'un certain nombre de pieux et planches hors de service, ont été nécessités par la déformation du lit du canal, qui, suivant l'ingénieur en chef des mines d'Arras, n'a pas été la conséquence des travaux souterrains exécutés par la compagnie, décharger la compagnie de ladite somme de 5.242f,46 et de la moitié des frais d'expertise qui ont été mis en entier à sa charge par l'arrêté attaqué;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, art. 11; la loi du 20 floréal an X et celle du 23 mars 1842;

En la forme : — *Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté attaqué aurait été rendu à la suite d'une expertise irrégulière :* — Considérant qu'il résulte des termes mêmes, dans lesquels la mission donnée à l'ingénieur en chef des mines d'Arras a été définie par l'arrêté ci-dessus visé du 4 mai 1878, que ladite mission ne constituait qu'une vérification administrative; que, dès lors, le Ministre des travaux publics n'est pas fondé à se plaindre de ce qu'il a été procédé à cette vérification, sans convoquer les ingénieurs du service de la navigation, et à prétendre que l'arrêté attaqué doit être annulé comme ayant été rendu à la suite d'une expertise irrégulière;

Au fond : — *En ce qui touche* la responsabilité de la compagnie des mines de Meurchin :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment des avis, concordant dans leurs conclusions, des conseils généraux des ponts et chaussées et des mines, joints au dossier, que les dégradations survenues en 1877 aux digues du canal de la Haute-Deule, ont eu pour cause unique les mouvements du sol, qu'ont déterminés les travaux souterrains de la compagnie des mines de Meurchin; que, si les conditions particulières des terrains de la vallée ont augmenté, dans une certaine mesure, l'amplitude et l'étendue de ces dégradations, celles-ci ne se seraient pas produites, sans l'existence des travaux de mines aux abords dudit canal; que dans ces circonstances, le Ministre des travaux publics est fondé à soutenir que c'est à tort que l'arrêté attaqué n'a pas mis en

totalité à la charge de la compagnie la réparation des dommages occasionnés aux digues;

En ce qui touche le montant des frais de réparation :

Considérant que, suivant le décompte définitif dressé par les ingénieurs du service de la navigation, la réparation des affaissements des digues a entraîné une dépense de 18.630f,32; que la compagnie de Meurchin n'allègue pas qu'il ait été fait une appréciation exagérée de la valeur des travaux exécutés; qu'elle soutient que la somme mise à sa charge ne doit pas comprendre le coût d'établissement des pieux et planches dans le lit du canal;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport supplémentaire susvisé de l'ingénieur en chef des mines d'Arras, que l'établissement de pieux et de planches est indispensable à la protection des digues, et fait partie des dépenses nécessitées par les affaissements dont s'agit; que, dès lors, c'est avec raison que l'administration a compris les frais de ce travail dans le décompte des travaux de réparation des digues; que, de ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu de fixer à 18,630f,32 la somme à payer à l'État par la compagnie des mines de Meurchin;

En ce qui touche les frais de la vérification, à laquelle il a été procédé en exécution de l'arrêté précité du 4 mai 1878 :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis la totalité desdits frais à la charge de la compagnie... (La somme à payer à l'État, par la compagnie des mines de Meurchin, est fixée à 18.630f,32. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Recours incident de la compagnie rejeté.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 54)

[12 décembre 1887]

Transports militaires. — Conditions d'établissement des wagons à marchandises pour les chemins de fer d'intérêt local à voie normale (*).

Monsieur le préfet, préoccupé de faciliter l'utilisation des wagons à marchandises des chemins de fer *à voie normale* pour le transport des troupes et du matériel de guerre, M. le Ministre de la guerre a fait étudier, par la Commission militaire supérieure des chemins de fer, les dispositions et dimensions principales qu'il conviendrait d'adopter définitivement pour la construction de ces véhicules. Examen fait des résultats de cette étude et sur la demande de mon collègue, l'un de mes prédécesseurs a, par une circulaire du 12 juillet 1884, fixé les conditions auxquelles devront satisfaire les wagons à construire, à l'avenir, pour les chemins de fer *d'intérêt général à voie normale.*

En ce qui touche les chemins *d'intérêt local à voie normale* de votre département, je vous prie, Monsieur le préfet, de vouloir bien, à bref délai, rendre exécutoire, en le revêtant de votre signature, le projet d'arrêté ci-après, dont le dispositif est analogue à celui de la circulaire susvisée du 12 juillet 1884, relative aux chemins de fer d'intérêt général.

ARRÊTÉ.

Le Préfet du département d

Considérant qu'aux termes du cahier des charges des concessions de chemins de fer d'intérêt local, les concessionnaires sont tenus, pour la mise en service du matériel roulant, de se conformer à tous les règlements sur la matière ;

Vu la dépêche de M. le Ministre des travaux publics, en date du 12 décembre 1887,

(*) Cette circulaire annule celle insérée en 1888, p. 28.

Arrête :

Art. 1er. — Les wagons à marchandises à construire, à l'avenir, pour les chemins de fer d'intérêt local, à voie normale, du département d
devront satisfaire aux conditions ci-après définies :

I. — Wagons couverts et wagons plats.

ESSIEUX.

Les essieux seront établis de telle sorte que les wagons puissent porter une charge de 10 tonnes.

II. — Wagons couverts.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur intérieure 5m,93

2° Ouverture de la porte 1m,45

3° Largeur intérieure 2m,50

4° Hauteur sous les courbes du plafond, mesurée près de la paroi et contre la porte 1m,98

5° Hauteur libre entre le plancher du wagon et le fond de la guérite du garde-frein, dans les wagons à frein 1m,70

6° Hauteur de l'entrée 1m,89

ACCÈS.

7° Les portes seront roulantes, à un ou deux vantaux, et disposées de telle sorte qu'un homme puisse, *de l'intérieur*, manœuvrer, *facilement*, l'organe de fermeture et la porte elle-même;

8° Les wagons seront pourvus d'étriers ou de marchepieds longitudinaux;

AÉRATION.

9° Les wagons seront munis de volets à glissières ou se rabattant à l'extérieur.

Le nombre de ces volets pourra être réduit à un sur chaque face. Dans ce cas, le volet unique pourra être placé dans la porte; ses dimensions seront, au maximum, celles des volets actuellement en usage dans les wagons à marchandises et, au minimum, 0m,50 sur 0m,30.

III. — Wagons plats.

Trucs à fonds complètement plats.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur intérieure 6m,00

2° Largeur intérieure 2m,65

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CÔTÉS.

Pour le cas seulement où la hauteur excédera 0m,20.

3° Les petits côtés seront à rabattement;

4° Les grands côtés auront, sur chaque face, une porte d'au moins 3 mètres, laquelle sera pratiquée, non pas au milieu, mais vers l'extrémité du grand côté; les portes des deux faces seront, l'une par rapport à l'autre, disposées en diagonale.

Trucs à fonds garnis de traverses saillantes.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur. . . } Comme pour les trucs à fonds plats;
2° Largeur. . . . }

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CÔTÉS.

3° Petits côtés. . } Comme pour les trucs à fonds plats;
4° Grands côtés. }

TRAVERSES.

5° Saillie maxima. . . . . $0^m,06$
6° Écartement minimum . . . . $0^m,76$
7° Le plancher devra être libre de traverses dans l'espace compris entre les deux côtés $1^m,25$ et $2^m,08$, comptées horizontalement à partir de l'aplomb des tampons arrivés à la limite du refoulement;

RÉSISTANCE DU PLANCHER.

8° Les planchers des trucs munis de traverses saillantes offriront autant de résistance que ceux des trucs à fonds plats.

Art. 2. Le présent arrêté sera notifié aux Compagnies de chemins de fer d'intérêt local à voie normale du département d

Les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Fait à

Le Préfet,

Je désire recevoir, le plus tôt possible, deux exemplaires de l'arrêté que vous aurez pris conformément à ma présente instruction, dont j'adresse ampliation à M. l'ingénieur en chef du département.

D'autre part, je vous prie de me faire connaître, pour chacune des compagnies concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local à voie normale dans votre département :

Quel est le nombre des wagons à marchandises, couverts ou plats, actuellement en service;

Combien d'entre ces véhicules satisfont aux conditions prescrites dans le projet d'arrêté ci-dessus transmis;

Et, enfin, de quelle quantité de nouveaux wagons la Compagnie a, dès à présent, fait la commande ou prévoit la construction prochaine.

Recevez, Monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,

S. DE HEREDIA.

(N° 55)

[12 décembre 1887]

Transports militaires. — Conditions d'établissement des wagons à marchandises pour les chemins de fer d'intérêt local à voie d'un mètre (*).

Monsieur le préfet, préoccupé de faciliter l'utilisation des wagons à marchandises des chemins de fer *à voie d'un mètre* pour le transport des troupes et du matériel de guerre, M. le Ministre de la guerre a fait étudier, par la Commission militaire supérieure des chemins de fer, les dispositions et dimensions principales qu'il conviendrait d'adopter définitivement pour la construction de ces véhicules. Examen fait des résultats de cette étude et sur la demande de mon collègue, j'ai, par une circulaire du 10 novembre 1887, fixé les conditions auxquelles devront satisfaire les wagons à construire, à l'avenir, pour les chemins de fer *d'intérêt général* à voie d'un mètre de largeur.

En ce qui touche les chemins de fer *d'intérêt local, à voie d'un mètre*, de votre département, je vous prie, Monsieur le préfet, de vouloir bien, à bref délai, rendre exécutoire, en le revêtant de votre signature, le projet d'arrêté ci-après, dont le dispositif est exactement conforme à celui de ma circulaire susvisée du 10 novembre dernier, relative aux chemins de fer d'intérêt général.

ARRÊTÉ.

Le Préfet du département d

Considérant qu'aux termes du cahier des charges des concessions de chemins de fer d'intérêt local, les concessionnaires sont tenus, pour la mise en service du matériel roulant, de se conformer à tous les règlements sur la matière;

Vu la dépêche de M. le Ministre des travaux publics, en date du 12 décembre 1887,

Arrête :

Art. 1er. — Les wagons à marchandises à construire, à l'avenir, pour les chemins de fer d'intérêt local, à voie d'un mètre de largeur, du département d , devront satisfaire aux conditions ci-après définies :

I. — Wagons couverts et wagons plats.

ESSIEUX.

Les essieux seront établis de telle sorte que les wagons puissent porter une charge de 10 tonnes.

(*) Cette circulaire annule celle insérée en 1888, p. 31.

II. — Wagons couverts.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur intérieure. 5m,45
2° Ouverture de la porte 1m,45
3° Largeur intérieure 2m,00
4° Hauteur sous les courbes du plafond, mesurée près de la paroi et contre la porte 1m,98
5° Hauteur libre entre le plancher du wagon et le fond de la guérite du garde-frein dans les wagons à frein 1m,70
6° Hauteur de l'entrée. 1m,89

ACCÈS.

7° Les portes seront roulantes, à un ou deux vantaux, et disposées de telle sorte qu'un homme puisse, de *l'intérieur*, manœuvrer, *facilement*, l'organe de fermeture et la porte elle-même ;

8° Les wagons seront pourvus d'étriers ou de marchepieds longitudinaux ;

AÉRATION.

9° Les wagons seront munis de volets à glissières ou se rabattant à l'extérieur.

Le nombre de ces volets pourra être réduit à un sur chaque face. Dans ce cas, le volet unique pourra être placé dans la porte ; ses dimensions seront, au maximum, celles des volets actuellement en usage dans les wagons à marchandises et, au minimum, 0m,50 sur 0m,30.

III. — Wagons plats.

Trucs à fonds complètement plats.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur intérieure 5m,40
2° Largeur intérieure 2m,00

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CÔTÉS.

Pour le cas seulement où la hauteur de ces côtés excédera 0m,20.

3° Les petits côtés seront à rabattement ;

4° Les grands côtés auront, sur chaque face, une porte d'au moins 3 mètres, laquelle sera pratiquée, non pas au milieu, mais vers l'extrémité du grand côté ; les portes des deux faces seront, l'une par rapport à l'autre, disposées en diagonale.

Trucs à fonds garnis de traverses saillantes.

DIMENSIONS MINIMA.

1° Longueur. . . } Comme pour les trucs à fonds plats ;
2° Largeur. . . . }

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CÔTÉS.

3° Petits côtés. . } Comme pour les trucs à fonds plats ;
4° Grands côtés. }

PERSONNEL

(N° 60)

Février 1888

I. — INGÉNIEURS.

1° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 10 février 1888. — M. **de Tavernier** (Charles), Ingénieur ordinaire de 1re classe détaché au service municipal de la Ville de Paris, remplacera dans le service de la voie publique et des promenades, M. l'Ingénieur en Chef **André**, décédé.

M. **de Tavernier** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

2° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 28 janvier 1888. — M. **Gilliot**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur de l'exploitation, à la résidence de Bordeaux.

Arrêté du 11 février. — M. **Dingler**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, en qualité d'Ingénieur-Conseil, à la résidence de Paris.

3° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 11 février. — M. **Caillié**, Ingénieur en Chef de 2e classe, précédemment détaché au service de l'Administration

des Colonies et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est placé dans la situation de disponibilité avec les deux tiers du traitement de son grade, pour défaut d'emploi.

4° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Cuvinot**, Inspecteur général de 2e classe. .	19 janv. 1888.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Pirayre**, Sous-Ingénieur.	20 janv. 1888.
M. **André** (Frédéric), Ingénieur en Chef de 2e classe.	2 févr. 1888.

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 23 *janvier* 1888. — M. **Prat** (Louis), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Sidi-Bel-Abbès et attaché au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, est chargé du service ordinaire et du service maritime de l'arrondissement de Tlemcen et attaché au Contrôle des travaux du chemin de fer de Tabia à Tlemcen, en remplacement de M. **Gauthier**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Prat** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Pincemaille**, nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe à dater du 1er août 1887, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Sidi-Bel-Abbès et attaché au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Tlélat à Ras-El-Mâ et de Tabia à Aïn-Tellout, en remplacement de M. **Prat**.

Arrêté du 27 *janvier*. — M. **Wallet**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Romorantin, au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est chargé du service ordinaire du département du Cher et du service du canal de Berry, en remplacement de M. **de Lafont**, admis à faire valoir se[s] droits à la retraite.

[M]. **Wallet** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

[A]rrêté du 31 *janvier*. — Le service de liquidation du chemin d[e f]er de Saillat à Bussière-Galant (M. **Bricka**, Ingénieur en Chef) e[st] supprimé.

Arrêté du 4 février. — Les deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire occupés, à la résidence de Saint-Malo, par MM. **Lyon** et **Tollet**, précédemment appelés à d'autres destinations, sont réunis en un seul, qui est constitué comme il suit :

1° Service ordinaire — arrondissement de Saint-Malo ;

2° Service maritime — littoral Nord — ports de Saint-Malo, Saint-Servan, etc., Rance maritime ;

3° Canal d'Ille-et-Rance depuis la limite des départements d'Ille-et-Vilaine et des Côtes-du-Nord.

Idem. — Les Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées de 3e classe dont les noms suivent ont reçu les destinations ci-après désignées :

M. **Perrier** est attaché, à la résidence de Draguignan, au service ordinaire du département du Var — (arrondissement de Draguignan-Est) — et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Violette de Noircarme** — (2e arrondissement : lignes de Draguignan à Grasse — section comprise entre Draguignan et le pont de la Siagne inclusivement ; des mines de la vallée du Reyran et de celles de Vaux à la station de Fréjus), en remplacement de M. **Liévin**, appelé à un autre service.

M. **Bret** est attaché, à la résidence de Saint-Malo, aux services ci-après désignés en remplacement de MM. **Lyon** et **Tollet**, appelés à d'autres services, savoir :

1° Service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine — arrondissement de Saint-Malo ;

2° Service maritime du département d'Ille-et-Vilaine — littoral Nord ; ports de Saint-Malo, Saint-Servan, etc., Rance maritime ;

3° Canal d'Ille-et-Rance — traversée du département des Côtes-du-Nord.

M. **Saint-Romas** est attaché, à la résidence de Dax, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Armand**, appelé à un autre service, savoir :

1° Service ordinaire du département des Landes — arrondissement de l'Ouest ;

2° Service maritime du département des Landes ;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit** — (2e arrondissement : ligne de Dax à Saint-Sever) ;

4° Etudes et travaux relatifs au régime général du bassin d l'Adour — 3e section.

M. **Ficatier** (Maxime) est attaché, à la résidence de Châteaulii au service ordinaire du département du Finistère — arrondiss

ment du Centre — et au service du canal de Nantes à Brest — 2e section — en remplacement de M. **Michel**, appelé à un autre service.

M. **Renard** est chargé, à la résidence de Fontenay-le-Comte, du 3e arrondissement (lignes de Fontenay-le-Comte à Breuil-Barret, par Cezais-Vouvant et de Velluire à Fontenay-le-Comte) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **de Préaudeau**, en remplacement de M. **Nicolas**, appelé à un autre service.

M. **Masson** est attaché, à la résidence de Vesoul, au service ordinaire du département de la Haute-Saône — arrondissement du Nord — en remplacement de M. **Moussu**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Husson** est attaché, à la résidence de Lavaur, au service ordinaire du département du Tarn et au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin du Tarn, en remplacement de M. **Monribot**, appelé à un autre service.

M. **Bardot** est attaché, à la résidence de Moutiers, au service ordinaire du département de la Savoie, en remplacement de M. **Moreau** (Varenne), appelé à un autre service.

M. **Herzog** est attaché, à la résidence de Guéret, au service ordinaire du département de la Creuse, en remplacement de M. **Velzy**, en congé pour raisons de santé.

Arrêté du 11 février. — M. **Bonhomme**, Conducteur de 1re classe, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, attaché, à la résidence de Barcelonnette, au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Brioude (Haute-Loire), en remplacement de M. Pirayre, décédé.

M. **Bonhomme** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 18 février. — Le Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Draguignan à Meyrargues (Compagnie des chemins de fer du sud de la France), comprise entre Draguignan et Salernes, est rattaché au service du Contrôle de l'exploitation du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée et organisé de la manière suivante :

I. — *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

M. **Pérouse**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris ;

M. **Pavillier**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Marseille.

II. — *Contrôle de l'exploitation technique.*

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en Chef des Mines à Paris ;
Oppermann, Ingénieur ordinaire des Mines, à Marseille.

III. — *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **d'Ivernois** et **David**, Inspecteurs principaux, à Paris ;
N..., Inspecteur particulier, à Avignon.

IV. — *Surveillance administrative. — Commissariat des Arcs.*

Arrêté du 18 *février*. — M. **Mazoyer**, Ingénieur en Chef de 2e classe, reste définitivement chargé du service ordinaire du département de la Nièvre qui lui a été confié à titre provisoire, par arrêté du 11 novembre 1887.

M. **Mazoyer** conserve d'ailleurs le service de la 2e section de la navigation de la Loire.

Idem. — M. **Decœur**, Ingénieur ordinaire de 1re classe en disponibilité, est remis en activité et chargé, à la résidence de Paris, sous les ordres de l'Ingénieur en Chef du service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, de l'étude des questions relatives à l'alimentation du canal d'Orléans au moyen de prises d'eau dans la Loire.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Les Candidats déclarés admissibles dont les noms suivent, sont nommés Conducteurs de 4e classe, savoir :

14 *janvier* 1888. — M. **Daydé** (Eugène), Concours de 1881 — n° 472, Rhône, service municipal de la Ville de Lyon.

M. **Daydé** sera considéré comme étant en service détaché.

31 *janvier*. — M. **Cornu** (Joseph), Concours de 1881 — n° 443, Loiret, service ordinaire.

Idem. — M. **Bouveret** (Albert), Concours de 1881 — n° 373, Haute-Savoie, service ordinaire.

18 *février*. — M. **Langlois** (Camille), Concours de 1882 — n° 35, Seine-et-Marne, service ordinaire.

Idem. — M. **Courtois** (Pierre), Concours de 1882 — n° 231, Seine-et-Marne, service ordinaire.

Idem. — M. **Haby** (Joseph), Concours de 1882 — n° 324, Seine-et-Marne, service ordinaire.

23 *février*. — M. **Michel** (Charles), Concours de 1882 — n° 330, Vendée, service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet.

2° CONGÉS.

28 *janvier* 1888. — M. **Saulnier** (Pierre), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

11 *février*. — M. **Diard** (Alphée), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech, est mis en congé sans traitement pendant un an, pour raisons de santé.

20 *février*. — M. **Ouchy** (Balthazard), conducteur de 3e classe démissionnaire, est réintégré dans son ancien grade et placé dans la situation de congé sans traitement.

23 *février*. — Un congé de six mois sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Luret** (Honoré), Conducteur de 3e classe détaché au service des Travaux publics de l'Indo-Chine et remis à la disposition de l'Administration des Ponts et Chaussées par M. le Ministre de la Marine et des Colonies.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

28 *janvier* 1888. — M. **Goupil** (Gabriel), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Manche, est mis en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter un emploi temporaire au service de l'hydraulique agricole dans le même département.

A cet effet, il est mis à la disposition de M. le Ministre de Agriculture.

28 *janvier*. — M. **Desmares** (Frédéric), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Manche, est mis en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter un emploi temporaire au service de l'hydraulique agricole dans le même département.

A cet effet, il est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture.

4° DISPONIBILITÉ.

1er *février* 1888. — M. **Couturier** (Louis), Conducteur de 3e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est mis en disponibilité avec les deux tiers de son traitement, jusqu'au moment où il pourra recevoir une destination.

Idem. — MM. **Cohic** (Victor), Conducteur de 3e classe et **Pochard** (Alexandre), Conducteur de 4e classe, employés au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, sont mis en disponibilité avec les deux tiers de leur traitement, jusqu'au moment où ils pourront recevoir une destination.

6 *février*. — M. **Monot** (Ferdinand), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Jura, au service ordinaire et au service des études et travaux du chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Champagnole, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

5° DÉMISSION.

11 *février* 1888. — Est acceptée la démission de M. **Lécuyer** (Emile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais et de la Haute-Yonne.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Langlois** (Victor), Conducteur principal, Eure, service ordinaire.	1er fév. 1888
M. **Pinchard** (Achille), Conducteur principal, Calvados, service ordinaire.	5 févr. 1888
M. **Mahout** (Pierre), Conducteur de 1re classe,	

Date d'exécution.

Loiret, service de la navigation de la Loire (3ᵉ section) . . . . 1ᵉʳ mars 1888

M. **Girardin** (Charles), Conducteur principal, Oise, service de la navigation entre la Belgique et Paris . . . . 1ᵉʳ mars 1888

M. **Journée** (Isidore), Conducteur de 1ʳᵉ classe, Seine-et-Oise, service de la navigation de la Seine (3ᵉ section — 1ʳᵉ division) . . . . 1ᵉʳ avril 1888

M. **Vigé** (Jean), Conducteur de 2ᵉ classe, Gironde, service maritime . . . . 1ᵉʳ avril 1888

M. **Bardol** (Isidore), Conducteur de 2ᵉ classe, Lozère, service ordinaire . . . . 16 avril 1888

M. **Renard** (Frédéric), Conducteur de 1ʳᵉ classe, Loir-et-Cher, service ordinaire . . . . 1ᵉʳ juill. 1888

7ᵉ DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Guigue** (Paul), Conducteur de 2ᵉ classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris . . 30 déc. 1887

M. **Lebas** (Eugène), Conducteur de 2ᵉ classe, Eure, service ordinaire . . . . 4 janv. 1888

M. **Poujade** (Hippolyte), Conducteur de 1ʳᵉ classe, Lot, service ordinaire . . . . 1ᵉʳ fév. 1888

M. **Geffray** (Alphonse), conducteur principal, Seine, service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans . . . . . . 2 fév. 1888

M. **Vanriscotte** (Charles), Conducteur de 1ʳᵉ classe, Nord, service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer du Nord . . . . . . 3 fév. 1888

M. **Samuel** (Alexis), Conducteur de 3ᵉ classe, Isère, service ordinaire . . . . 9 fév. 1888

8ᵉ DÉCISIONS DIVERSES.

28 *janvier* 1888. — M. **Peigues** (Pierre), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Roanne à Chalon-sur-Saône, passe au service ordinaire du département de l'Allier.

1ᵉʳ *février*. — M. **Tardif** (Maximilien), Conducteur de 3ᵉ classe attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, passe au service de la navigation de la Seine (3ᵉ section — 1ʳᵉ division), même département.

1er *février*. — M. **Malenfant** (Barthélemy), Conducteur de 2e classe, détaché au service du Gouvernement tunisien et remis à la disposition du Ministre des Travaux publics, est attaché au service ordinaire du département du Gers.

Idem. — M. **Vidal** (Auguste), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lefranc**, passe au service ordinaire du même département.

6 *février*. — M. **Thomas** (Arthur), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Loiret, au service des études et travaux du chemin de fer d'Argent à Beaune-le-Rolande, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Nouailhac** (Honoré), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Drôme, au service de la navigation du Rhône, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

11 *février*. — M. **Staub** (Auguste), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aisne, passe, dans le département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais et de la Haute-Yonne.

Idem. — M. **Duprat** (Michel), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Castres, passe, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche.

Idem. — M. **Paulus** (Antoine), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie générale des eaux, à Toulon, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Var.

Idem. — M. **Pavaillon** (Abel), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne, passe dans le département de Saône-et-Loire, au service du canal du Centre.

Idem. — M. **Blanquet** (Pierre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Eure, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Georges à Evreux, est attaché, en outre, au service ordinaire du même département.

Idem. — MM. **Boulanger** (Louis), Conducteur de 3e classe et **Le Mao** (Eugène), Conducteur de 4e classe attachés, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournon-Saint-Martin à La Châtre, passent au service

des études et travaux du chemin de fer d'Issoudun à Saint-Florent, même département.

11 *février*. — MM. **Paradis** (Auguste), Conducteur de 2e classe, et **Leonetti** (Dominique), Conducteur de 4e classe, attachés au service ordinaire du département de la Corse, passent au service des chemins de fer du même département.

Idem. — MM. **Colonna** (Jean), Conducteur de 3e classe, et **Henry** (Emile), Conducteur de 4e classe attachés au service des chemins de fer du département de la Corse, passent au service ordinaire du même département.

18 *février*. — M. **Balsen** (Gustave), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Eure, au service de la navigation de la Seine (3e Section — 2e Division), passe dans le département du Nord, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer du Nord.

Idem. — M. **Dupin** (Ernest), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Calvados, passe dans le département de l'Eure, au service de la navigation de la Seine (3e Section — 2e Division).

Idem. — M. **Kernevès** (Olivier), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département de l'Eure, passe, dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer de Verneuil à La Loupe.

Idem. — M. **Lebis** (Auguste), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Eure.

Idem. — Est rapportée la disposition de l'arrêté du 14 janvier dernier, par laquelle M. **Roseron** (Marius), Conducteur de 2e classe attaché au service maritime du département des Bouches-du-Rhône, a été attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation des gares maritimes du port de Marseille, de leurs embranchements et des voies ferrées des quais.

25 *février*. — M. **Chion** (Antoine), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Isère, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure, passe au service ordinaire du même département.

28 *février*. — M. **Rousseau** (Emile), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche et nommé titulaire de la perception de Montpézat (même département), par décision de M. le Ministre des Finances du 20 février 1888, cesse de faire partie du Corps des Ponts et Chaussées.

28 *février*. — **M. Griveaud** (Louis), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, passe au service ordinaire du département de l'Ardèche.

Idem. — **M. Mallet** (Louis), Conducteur de 3ᵉ classe attaché au service ordinaire du département de l'Indre, passe au service ordinaire du département de la Somme.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 61)

[30 mai 1887]

Loi qui autorise le département de la Loire-Inférieure à contracter deux emprunts : 1° un emprunt de 250.000 francs applicable au payement de la subvention promise à l'État pour l'établissement du chemin de fer de Châteaubriant à Ploërmel ; 2° un emprunt de 40.000 francs pour les travaux des lignes ordinaires et à s'imposer extraordinairement. (V. Bull. des Lois, *XII° série, n°* 1115, *p.* 537.

(N° 62)

[22 juillet 1887]

Loi relative aux travaux d'étanchement et d'alimentation du canal de la Bourne (département de la Drôme).

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le ministre de l'agriculture est autorisé à pourvoir, jusqu'à concurrence d'une dépense totale de 1.150.000 francs, à l'exécution des travaux d'étanchement des canaux et rigoles et de dérivation de la Lyonne et du Cholet, nécessaires pour compléter la dotation du canal de la Bourne et amener en tête de chaque propriété les eaux destinées à la desservir.

Art. 2. — En cas de dissolution de la société concessionnaire ou de déchéance ultérieure de la concession, le produit de la vente du canal sera affecté par privilège et jusqu'à concurrence des dépenses faites au remboursement desdites dépenses, sous réserve des droits déjà acquis par des tiers.

Art. 3. — Les dépenses d'exécution des travaux autorisés par

la présente loi seront prélevées sur les ressources ordinaires du budget du ministère de l'agriculture.

Art. 4. — Est approuvée la convention annexée à la présente loi, passée entre l'État et la compagnie concessionnaire du canal de la Bourne, le 11 mai 1887, et portant modification au deuxième paragraphe de l'article 19, du cahier des charges.

. . . .

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt-sept, et le onze mai, entre le ministre de l'agriculture, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi, d'une part;

Et M. *Dériard*, dûment autorisé du conseil d'administration de la Société anonyme du canal de la Bourne, en date du 9 mai 1887, d'autre part;

Il a été convenu ce qu'il suit :

Art. 1er. — Le deuxième paragraphe de l'article 19 du cahier des charges, approuvé le 7 février 1874 par le ministre des travaux publics, est remplacé par la disposition suivante :

« Il en serait de même si, en temps d'étiage, le volume d'eau fourni par la Bourne, la Lyonne et le Cholet était inférieur à celui qui est spécifié dans l'article 3. Les quantités attribuées aux usagers se trouveraient réduites en proportion de la diminution du volume d'eau, sans préjudice des droits acquis antérieurement à la présente convention. »

Art. 2. — Sont abrogées toutes les dispositions des conventions antérieures et du cahier des charges, approuvées le 7 février 1874, qui seraient contraires à la présente convention.

Vu et approuvé :

Le Ministre de l'agriculture,
Signé : DEVELLE.

(N° 63)

[29 juillet 1887]

Loi ayant pour objet : 1° la déclaration d'utilité publique des travaux de prolongement du quatrième bassin à flot du port de Honfleur; 2° la concession à la chambre de commerce de Honfleur de terrains à constituer par l'exécution des travaux.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exé-

cuter pour le prolongement du quatrième bassin à flot du port de Honfleur, conformément aux dispositions de l'avant-projet dressé par les ingénieurs à la date du 21 juin 1884 et aux avis du conseil général des ponts et chaussées des 3 avril et 18 octobre 1884.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 520.000 francs, sera entièrement couverte par un subside égal au montant effectif des travaux, qui sera fourni à l'État par la chambre de commerce de Honfleur, ainsi qu'il résulte de ses délibérations en date des 5 mars 1884 et 7 mai 1885.

Art. 3. — Est approuvé l'acte administratif passé le 15 janvier 1887, entre le préfet du Calvados et le président de la chambre de commerce de Honfleur, dûment autorisé, portant concession à ladite chambre de commerce, aux clauses et conditions stipulées et moyennant le prix de 50.000 francs, d'une parcelle de terrain dépendant du domaine public maritime, à constituer au moyen de déblais provenant ou à provenir du quatrième bassin du port de Honfleur et du prolongement de ce bassin.

Art. 4. — Les dépenses d'aménagement des terrains concédés par l'article 3 précédent, évaluées à 106.000 francs, sont à la charge de la chambre de commerce.

Art. 5. — La chambre de commerce de Honfleur est autorisée, pour faire face aux dépenses ci-dessus indiquées :

1° A faire emploi des excédents disponibles sur le produit du droit de tonnage concédé à son profit par les lois des 26 juillet 1873 et 2 avril 1879, pour la couvrir des avances faites en vue de l'exécution d'un bassin de chasses au port de Honfleur;

2° A emprunter, pour parfaire lesdits engagements, à un taux qui n'excède pas 5 p. 100, une somme complémentaire de 300.000 francs, soit au Crédit foncier, à la caisse des dépôts et consignations ou à tout autre établissement public de crédit, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce de Honfleur devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser $0^{f},45$ p. 100.

Cet emprunt sera remboursable dans une période de cinq ans au maximum.

Art. 6. — Le droit de tonnage établi au port de Honfleur, en

vertu des lois des 26 juillet 1873 et 2 avril 1879, continuera à être perçu au profit de la chambre de commerce de Honfleur pendant le temps nécessaire pour lui permettre de se couvrir des obligations qu'elle contracte en vertu de la présente loi.

La perception de ce droit cessera aussitôt après l'entier accomplissement desdites obligations.

. . . .

ACTE DE CONCESSION.

Par-devant nous, maire de la ville de Honfleur, délégué à cet effet par M. le préfet du Calvados, agissant au nom de l'Etat, assisté des délégués. de M. le directeur des domaines et de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, demeurant l'un et l'autre à Caen,

A comparu :

M. *Michelon*, négociant à Honfleur, agissant au nom de la chambre de commerce de Honfleur, en vertu de la délégation contenue dans une délibération en date du 26 septembre 1886, dont une copie certifiée restera annexée au présent acte,

Avec lequel il a été convenu ce qui suit :

Exposé :

La chambre de commerce de Honfleur est entrée en négociations avec le ministre des travaux publics, dans le but d'obtenir le prolongement du quatrième bassin à flot du port de cette ville, et, afin de faciliter l'exécution des travaux, elle a offert d'en prendre la dépense totale à sa charge.

Par délibération du 5 mars 1884, la chambre de commerce a demandé, à titre de compensation, la concession gratuite et définitive à son profit de la propriété de terrains domaniaux de la contenance de 17 hectares 16 ares 50 centiares environ, conquis ou à conquérir sur le rivage de la mer au moyen des déblais provenant des travaux de creusement du prolongement du quatrième bassin.

Le service des ports maritimes a, sur un plan dressé le 17 septembre 1886, déterminé le périmètre des terrains qui peuvent être aliénés sans inconvénient; ils sont indiqués par une teinte rose et désignés par les lettres A B C D E F I K L N O P Q R S; ils forment trois parcelles distinctes, séparées tant par le lit de la Morelle que par le canal d'alimentation du quatrième bassin; leur contenance approximative est de 17 hectares 16 ares 50 centiares.

L'enquête *de commodo et incommodo* à laquelle il a été procédé à la mairie de Honfleur, du 11 au 21 janvier 1886, en exécution d'un arrêté préfectoral du 2 du même mois, n'a donné lieu à aucune opposition ni à aucune protestation.

Enfin M. le ministre de la marine a donné son consentement à la concession projetée par la dépêche du 20 décembre 1886.

La valeur vénale des terrains a été fixée à 50 000 francs par le service des domaines, et cette évaluation, qui a été acceptée par la chambre de com-

merce de Honfleur, suivant délibération du 14 novembre 1885, a reçu l'approbation de M le ministre des finances, le 16 décembre de la même année.

Les terrains à concéder ont été remis au domaine, le 8 janvier 1887, par le service des ponts et chaussées, en exécution d'un arrêté préfectoral du 29 décembre 1886 Ils sont inscrits sous le n° 197 du sommier des biens non affectés pour le département du Calvados.

CONCESSION.

En conséquence, nous, maire de la ville de Honfleur, agissant comme délégué de M. le préfet du Calvados;

Vu l'article 41 de la loi du 16 septembre 1807;

Attendu que les formalités prescrites par l'ordonnance du 23 septembre 1825 ont été remplies ;

Avons concédé :

A M. *Michelon*, agissant au nom de la chambre de commerce de Honfleur et qui accepte en cette qualité ;

Un terrain maritime situé à Honfleur et divisé en trois parties dont la désignation suit :

Une première partie limitée au nord, sur le plan annexé au présent acte, par une ligne A B C D E F prise comme périmètre des terrains dépendant du quatrième bassin prolongé ; à l'ouest et au sud par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest et le sieur *Ullem*; à l'est par la Morelle et le canal qui amène les eaux de cette rivière dans le quatrième bassin.

Une deuxième partie est limitée à l'ouest par la crête M L K I, des talus terminant, au fond, le bassin de retenue et le quatrième bassin ; au sud-ouest, au sud et à l'est, par le canal qui amène les eaux de la Morelle dans le quatrième bassin et par la Morelle elle-même; au nord, par une ligne droite M.N, partant d'un point pris sur l'arête du perré du bassin de retenue à 375 mètres de l'arête du quai sud du quatrième bassin prolongé et faisant un angle de 62° avec la direction du perré dont il s'agit.

Une troisième partie, située sur la rive droite de la Morelle, est limitée, à l'ouest et au sud-ouest, par cette rivière; au sud-est, à l'est et au nord, par les lignes S R Q P O du plan.

Tels d'ailleurs que ces terrains sont définis par les lettres A B C D E F I K L M N O P Q R S et par une teinte rose sur le plan dressé par le service des ponts et chaussées, le 17 septembre 1886, qui restera annexé au présent acte après avoir été contresigné *ne varietur*.

La superficie concédée est de 17 hectares 16 ares 50 centiares.

La concession est faite aux conditions ordinaires en matière de vente des biens de l'État et notamment sous les stipulations ci-après, que la chambre de commerce de Honfleur s'engage à exécuter.

CONDITIONS GÉNÉRALES.

Art. 1er. — La concessionnaire jouira des servitudes actives et souffrira les servitudes passives, occultes, apparentes, déclarées ou non, sauf à faire valoir

les unes et à se défendre des autres à ses risques et périls et fortune, sans aucun recours contre l'État vendeur, sans pouvoir, dans aucun cas, appeler l'État en garantie et sans que la présente clause puisse attribuer à la concessionnaire d'autres et de plus amples droits que ceux résultant des titres ou de la loi.

Art. 2. — Les terrains sont vendus francs et quittes de toutes dettes et hypothèques.

Art. 3. — La concessionnaire est censée bien connaître l'immeuble. Elle le prend dans l'état où il se trouve, sans pouvoir prétendre à aucune garantie ni aucune diminution de prix pour dégradations, réparations ou erreur dans la désignation.

La concession est faite sans garantie de mesure, consistance et valeur, et il ne pourra être exercé respectivement aucun recours ou indemnité, réduction ou augmentation de prix, quelle que puisse être la différence en plus ou en moins dans la mesure, consistance ou valeur. Cependant, s'il y a erreur dans la désignation des tenants et aboutissants et dans la consistance énoncée, il y aura lieu de résilier le contrat. Mais si l'une de ces conditions se trouve remplie, il ne pourra être reçu aucune demande en résiliation ou indemnité.

Si la double erreur existe au préjudice de la concessionnaire, celle-ci ne sera admise à demander la résiliation que dans les deux mois de la concession, passé lequel délai sa réclamation ne sera plus reçue et la concession aura son effet.

Le contrat sera également sujet à résiliation, s'il est reconnu qu'il comprend un bien ou portion de bien quelconque non susceptible d'être concédé.

La résiliation ou l'annulation de la concession ne donnera ouverture à aucune demande en indemnité ou dommages-intérêts, soit envers l'État, soit envers la concessionnaire, excepté s'il y avait eu dégradation ou amélioration.

Art. 4. — La concessionnaire payera la contribution foncière, à partir du jour de la concession.

Art. 5. — Elle sera tenue de payer en sus du prix tous les frais auxquels la présente concession a donné ou pourrait donner ouverture et notamment les droits de timbre, tant de la minute que des expéditions du présent acte et de ses annexes, droit d'enregistrement de l'acte de vente, etc.

Le payement des droits d'enregistrement devra avoir lieu, sous peine d'un droit en sus, dans les vingt jours de la réception à la mairie de la loi approbative à intervenir.

Art. 6. — La concession est, en outre, consentie pour la somme de 50.000 francs que la concessionnaire s'oblige à payer à la caisse du receveur des domaines à Honfleur, par cinquième, savoir :

Le premier cinquième dans le mois de la réception à la mairie de la loi approbative du présent acte, sans intérêts, et les quatre autres cinquièmes, d'année en année à partir du terme accordé pour le payement du premier cinquième, de manière que la totalité du prix soit payée dans l'espace de quatre ans et un mois.

Les quatre derniers cinquièmes et le premier cinquième lui-même, s'il n'a

pas été payé dans le mois du jour de la réception de la loi approbative, porteront intérêts à 5 p. 100 par an, à partir du jour fixé pour l'échéance du premier cinquième.

Si la concessionnaire se libère par anticipation de la totalité ou de partie seulement des quatre cinquièmes, elle ne devra que l'intérêt couru jusqu'au jour du payement.

Art. 7. — Les quittances délivrées par le receveur n'opèreront la libération définitive de la concessionnaire qu'autant que les payements auront été reconnus réguliers par un décompte réglé conformément aux lois relatives à l'aliénation des biens de l'Etat.

Dans les calculs d'intérêts, tous les mois seront comptés pour trente jours et, pour les portions de mois, chaque jour sera compté pour un trois cent soixantième de l'année.

Art. 8. — La concession sera parfaite par le seul fait de l'approbation, et, à partir de ce jour, l'immeuble sera aux risques et périls de la concessionnaire ; mais la propriété n'en sera acquise que du jour et dans la mesure où les terrains se trouveront en fait soustraits à l'action des eaux.

L'administration se réserve de requérir l'inscription, au bureau des hypothèques, du privilège de l'Etat, tant pour assurer le payement du prix que pour l'exécution des travaux imposés à la concessionnaire, sans préjudice du droit de déchéance spécifié aux articles 12 et 13 ci-après. Cette inscription sera prise à la requête du receveur des domaines et la concessionnaire sera tenue d'en rembourser le coût.

Art. 9. — La chambre de commerce de Honfleur ne pourra obtenir la remise de l'expédition du présent acte, ni entrer en possession réelle des terrains concédés, ni être autorisée à y faire aucun changement, aucune démolition ou extraction, qu'après avoir acquitté les frais et payé la totalité, soit au moins le premier terme du prix, suivant les distinctions établies à l'article 12 ci-après ; mais les fruits civils ou naturels lui seront acquis à compter du jour de la concession, sans qu'elle puisse cependant exercer aucun recours en garantie ni requérir aucune indemnité ou diminution de prix pour raison de loyers ou fermages qui auraient pu être payés d'avance. Elle n'aura pas droit aux loyers ou fermages échus qui n'auraient pas été payés avant le jour de l'approbation non plus qu'au prorata de ceux courus, mais non échus à la même époque.

Art. 10. — La concessionnaire sera seule tenue à toutes les garanties que la concession et les travaux autorisés pourraient entraîner à l'égard des tiers dont les droits sont expressément réservés.

Ces travaux devront être terminés dans le délai qui sera fixé, à peine de déchéance, comme il est dit à l'article 12.

Art. 11. — Elle ne pourra exiger de titres de propriété. Toutefois, elle pourra être autorisée, sous les réserves exprimées en l'article 9, à se faire délivrer à ses frais des expéditions et extraits de documents se rattachant à la concession.

Art. 12. — Les payements seront poursuivis et effectués en vertu du présent acte.

En cas de retard dans le payement du prix, le domaine aura la faculté de poursuivre la concessionnaire par voie de contrainte administrative et par toutes autres voies légales. Il pourra en outre user, lorsqu'il le jugera convenable, du droit qui lui appartient de faire prononcer la déchéance conformément à l'article 8 de la loi du 15 floréal an X. La déchéance sera prononcée par le préfet sur la demande du directeur des domaines, et l'arrêté de déchéance ne pourra être mis à exécution qu'après approbation du ministre des finances.

La reprise de possession n'aura lieu qu'un mois après la notification de l'arrêté de déchéance à la concessionnaire et, le cas échéant, aux détenteurs, aux acquéreurs intermédiaires, s'ils sont connus, et aux créanciers ayant hypothèque spéciale sur l'immeuble.

Pendant le cours de ce délai, la chambre de commerce de Honfleur, les acquéreurs intermédiaires et les créanciers hypothécaires seront admis à payer la somme exigible en capital, intérêts et frais.

Les tiers qui auront effectué le payement seront subrogés par la quittance aux droits de l'État, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 11 juin 1817.

Dans le cas de déchéance prononcée à défaut d'exécution complète des travaux, l'administration aura le droit ou de faire retablir les lieux dans leur état primitif, aux frais de la concessionnaire, ou de garder, sans indemnité, les constructions déjà effectuées et les matériaux existants sur le terrain concédé.

Art. 13. — En cas de déchéance, la chambre de commerce de Honfleur sera tenue de payer, par forme de dommages-intérêts, une amende égale au dixième du prix, si elle n'a encore fait aucun payement, et au vingtième si elle a payé un ou plusieurs acomptes, sans préjudice de la restitution des fruits, lesquels, sans égard au produit réel, seront liquidés en bloc à raison de 5 p. 100 du montant total du prix de la vente, à dater du jour où la concession sera devenue définitive jusqu'à celui de la reprise de possession.

Le montant des sommes dues au trésor à ce double titre sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec le total des versements effectués tant sur le capital que sur les intérêts.

Le décompte des sommes respectivement dues sera dressé par M. le directeur des domaines et approuvé par l'administration. Le reliquat sera, suivant le résultat, remboursé à la concessionnaire sous toutes déductions et imputations de droit, ou recouvré contre elle par toutes les voies légales.

Le reliquat à la charge de la concessionnaire, en cas de déchéance, produira des intérêts à 5 p. 100 à partir de la signification du décompte.

Dans aucun cas, l'État ne sera tenu de maintenir les baux consentis par la concessionnaire déchue.

En cas de déchéance prononcée pour défaut d'exécution ou pour exécution incomplète des travaux, l'amende sera du vingtième du prix principal de la concession.

Art. 14 — Les clauses et conditions tant générales que particulières de la présente concession sont toutes de rigueur et ne pourront jamais être réputées comminatoires.

Seront, au surplus, exécutées dans toutes celles de leurs dispositions qui ne renferment rien de contraire à ces clauses et conditions, les lois relatives à la vente des domaines nationaux.

CONDITIONS PARTICULIÈRES.

Art. 15. — Comme condition essentielle et sans laquelle la présente concession n'aurait pas eu lieu, la chambre de commerce de Honfleur prend à sa charge les dépenses évaluées à 520.000 francs auxquelles donnera lieu le prolongement du quatrième bassin.

Art 16. — La chambre de commerce concessionnaire devra créer et entretenir eu bon état de viabilité sur les bords de la Morelle, sur ceux du canal d'amenée des eaux de cette rivière dans le quatrième bassin, ainsi que sur le bord est de ce bassin et du bassin de retenue, des chemins publics praticables pour les voitures.

Ces chemins, qui seront grevés d'une servitude de passage gratuit au profit de l'État, auront au minimum 8 mètres de largeur ; ils seront dus pour toute la longueur des rives des cours d'eau et bassin et comprises dans le périmètre concédé.

Art. 17. — Les terrains concédés à la chambre de commerce par le présent acte ne pourront jamais être vendus par elle.

L'Etat aura à perpétuité le droit de rentrer en possession de ces terrains en tout ou en partie, mais seulement pour l'exécution de travaux ayant fait l'objet d'une déclaration régulière d'utilité publique. Dans le cas où ce travail serait motivé par les besoins du port, la reprise des terrains par l'Etat sera faite gratuitement. Les terrains à restituer à l'Etat devraient d'ailleurs être mis à sa disposition par la chambre de commerce dans un délai de six mois à partir de l'acte déclaratif d'utilité publique.

Art. 18. — Le présent acte de concession est parfait et définitif dès ce jour à l'égard de la chambre de commerce de Honfleur, mais il est soumis, en ce qui concerne l'Etat, à la condition suspensive de l'approbation du Parlement.

Dans le cas où, pour quelque cause que ce soit, la concession ne serait pas approuvée, tous les frais auxquels elle a donnée lieu resteraient à la charge de la chambre de commerce de Honfleur.

Fait et passé à la mairie de Honfleur, le 15 janvier 1887, en présence et avec le concours des délégués de M. le directeur des domaines et de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui ont signé avec nous, et le délégué de la chambre de commerce de Honfleur, après lecture.

Le délégué de la chambre de commerce de Honfleur,
Signé : MICHELON.

Le maire de Honfleur, délégué de M. le préfet du Calvados,
Signé : CHARLES.

Le délégué de l'ingénieur en chef du Calvados,
Signé : SEGUIN.

Le receveur de l'enregistrement, délégué de M. le directeur des domaines de Caen,
Signé : RIBAULT.

(N° 64)

[1er août 1887]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Oise, du chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, d'Epiais-Rhus à Marines, par ou près Grisy.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Oise, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite d'un mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, d'Épiais-Rhus à Marines, par ou près Grisy.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution du chemin de fer dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à dater de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de Seine-et-Oise est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne ci-dessus désignée, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses de la convention passée, le 12 juillet 1886, entre le préfet de ce département, d'une part, et la société générale des chemins de fer économiques, d'autre part.

Une copie certifiée conforme de cette convention restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le capital de premier établissement du chemin de fer mentionné à l'article 1er est fixé à forfait à la somme de 73.100 francs par kilomètre, sans que ce chiffre puisse être appliqué à une longueur supérieure à dix kilomètres.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 7.500 francs.

Art. 5. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances et après l'achèvement et la mise en exploitation de la ligne concédée.

Le capital à réaliser en obligations ne pourra être supérieur aux quatre cinquièmes des dépenses d'établissement de la ligne

mise en exploitation, et l'émission ne sera autorisée que sous la condition que l'annuité destinée à couvrir l'intérêt et l'amortissement des titres à émettre ne dépassera pas quatre cinquièmes du montant de l'intérêt à 5 p. 100, garanti sur lesdites dépenses.

Art. 6. — Le capital de la société générale des chemins de fer économiques ne pourra être engagé directement ou indirectement dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes qui lui sont concédées sans autorisation préalable par décret délibéré en Conseil d'État.

. . . .

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt-six, le douze juillet,

Entre les soussignés :

M. *de Girardin,* préfet de Seine-et-Oise, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi promulguée le 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Du décret réglementaire du 20 mars 1882;

4° De la délibération du conseil général en date du 7 mai 1886;

D'une part;

Et M. *Émile Level*, directeur de la Société générale des chemins de fer économiques, dont le siège est à Paris, rue d'Antin, n° 7, agissant au nom et pour le compte de ladite Société, conformément aux pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 13 mai 1886;

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit.

Art. 1er. — Le préfet de Seine-et-Oise concède à la Société générale des chemins de fer économiques la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre, d'Épiais-Rhus à Marines, formant prolongement de la ligne de Valmondois à Épiais-Rhus, d'une longueur approximative de 9km,495, étant d'ailleurs entendu que la longueur définitive, telle qu'elle résultera du chaînage contradictoire prévu à l'article 4 ci-après, ne dépassera pas 10 kilomètres. Ce chemin de fer partira de la gare de Rhus, passera entre Bréançon et Grisy et aboutira à Marines, au-dessous de la Levière, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet dressé à la date du 13 avril 1883. Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général du département sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale. Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après : 1° entre Bréançon et Grisy ; 2° à Marines.

Art. 2. — La présente concession est faite : 1° aux conditions générales de la loi du 11 juin 1880 et du règlement d'administration publique du 20 mars 1882; 2° aux conditions du cahier des charges du chemin de fer d'intérêt local de Valmondois à Épiais-Rhus pour tout ce qui n'est pas contraire à la présente convention; 3° aux conditions qui résulteront de la loi déclarative d'utilité publique à intervenir, ainsi qu'aux clauses et conditions particulières ci-après indiquées.

La durée de la concession commencera à courir à la date de la loi qui approuvera ladite concession. Elle prendra fin en même temps que celle de la section de Valmondois à Épiais-Rhus, c'est-à-dire le 2 août 1982.

Art. 3. — Dans le cas où le prix des terrains excèderait 4.600 francs par kilomètre, la commune de Marines s'engage à payer à la Société générale des chemins de fer économiques la différence entre la somme réellement dépensée et ce prix de 4.600 francs. Il est entendu que dans l'évaluation de ce prix n'entreront pas les frais d'actes, de marchés et frais d'enregistrement, qui resteront à la charge de la compagnie. Le département restera, du reste, étranger à l'exécution de cette clause qui oblige seulement la commune de Marines et qui fera l'objet d'une convention spéciale entre ladite commune et la Société, conformément à la délibération du conseil municipal en date du 3 avril 1885.

Art. 4. — Les dépenses de premier établissement sont fixées à forfait à la somme de 73.100 francs par kilomètre, soit au maximum de 731.000 francs pour une longueur maximum de 10 kilomètres. Après l'exécution de la ligne, sa longueur réelle sera mesurée entre l'axe du bâtiment des voyageurs de la station de Rhus et l'aiguille extrême de la station de Marines. Cette longueur sera constatée par un procès-verbal contradictoire qui sera homologué par le préfet. Elle servira de base au calcul des garanties. Le capital de premier établissement s'obtiendra en multipliant ladite longueur exprimée en mètres par 73.100 francs.

Les frais d'exploitation sont fixés également à forfait à la somme de 2.000 francs par kilomètre; plus le quart de la recette brute, sans que jamais l'application de cette formule puisse faire descendre ces frais au-dessous du chiffre de 3 600 francs par kilomètre.

Art. 5. — En cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, pour couvrir l'intérêt à 5 p. 100 du capital de construction et les frais d'exploitation tels qu'ils sont déterminés ci-dessus, le département s'engage à subvenir au payement de cette insuffisance jusqu'à concurrence d'une somme annuelle de 1.500 francs par kilomètre, soit au moyen de ses propres ressources, soit à l'aide de celles qui lui seront fournies par l'État, par les communes ou par les particuliers. La durée de cette garantie est limitée à vingt-cinq ans à partir de la mise en exploitation.

Art. 6. — Dans le cas où le produit de la ligne deviendrait suffisant pour couvrir les frais d'exploitation et l'intérêt à 6 p. 100 du capital de premier établissement, tels qu'ils sont prévus à l'article 4, la moitié du surplus sera partagée entre l'État et le département et, s'il y a lieu, les communes et les particuliers. dans la proportion des avances faites par chacun d'eux et jusqu'à concurrence du remboursement complet de ces avances sans intérêts.

Art. 6 *bis*. — Dans le but de diminuer les charges éventuelles du département et de l'État, il est entendu que la ligne concédée par la présente convention et celle de Valmondois à Épiais-Rhus seront considérées au point de vue des excédents de recettes, pendant toute la durée de la concession, comme formant un tout, de manière que l'excédent des recettes qui serait constaté sur la ligne productive soit déversé à la fin de chaque exercice sur l'autre ligne, si le département a avantage à ce déversement.

Art. 7. — Les travaux devront être commencés dans un délai de huit mois à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation dans un délai de deux ans et demi à partir de la date de la même loi.

Art. 8. — Toutes les dérogations au cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local admises pour le chemin de fer de Valmondois à Épiais-Rhus le seront pour le prolongement qui fait l'objet de la présente convention.

Art. 9. — Le cautionnement est fixé à la somme de 30.000 francs, qui sera versée par la société concessionnaire dans le mois de la déclaration d'utilité publique du chemin de fer. Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession en même temps que le dernier cinquième du cautionnement relatif à la ligne de Valmondois à Épiais-Rhus.

Art. 10. — La présente convention ne deviendra définitive qu'après que l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de la garantie dans les limites déterminées à l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 11. — Les frais de timbre et de droit d'enregistrement sont à la charge de la société concessionnaire.

Fait double à Versailles, les jour, mois et an que dessus.

Lu et approuvé :
Signé : Émile Level.

Lu et approuvé :
Pour le Préfet, le Secrétaire général délégué,
Signé : E. Laurent.

(N° 65)

[1 août 1887]

Loi qui approuve un traité passé entre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la Compagnie de la Suisse occidentale et du Simplon pour l'exploitation de la section du chemin de fer de Thonon au Bouveret (Suisse) comprise entre Saint-Gingolph (France) et le Bouveret (Suisse).

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvé le traité passé, les 11 décembre 1885 et 11 février 1886, entre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simphon, pour l'exploitation de la section suisse du chemin de fer de Thonon au Bouveret, par Saint-Gingolph.

Art. 2. — Les résultats de ce traité, en ce qui concerne la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, seront portés en recettes et en dépenses dans son compte annuel d'exploitation.

Art. 3. — L'enregistrement du traité annexé à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

TRAITÉ.

La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dont le siège est à Paris, rue Saint-Lazare, n° 88, représentée par M. *Gustave Noblemaire*, son directeur, stipulant au présent, sous réserve de l'approbation du conseil d'administration de ladite compagnie,

D'une part;

Et la compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon, dont le siège est à Lausanne, représentée par M. *Émile Colomb*, son directeur, stipulant au présent, sous réserve de l'approbation du conseil d'administration de ladite compagnie,

D'autre part;

Désirant faciliter le transport des voyageurs, des bagages, des marchandises de grande et de petite vitesse transitant de France en Suisse et réciproquement, ont arrêté les conditions suivantes:

POINTS DE TRANSIT ET DE RECONNAISSANCE.

Art. 1er. — Les voyageurs ne devront subir aucun transbordement entre Bellegarde et Saint-Maurice.

La reconnaissance des bagages se fera au Bouveret.

Dans le cas où le trafic deviendrait assez important pour que la reconnaissance des bagages nuise à la rapidité des communications, pendant tout ou partie de l'année, un conducteur de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée continuerait jusqu'à Saint-Maurice, et un conducteur de la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon, jusqu'à Bellegarde; ces conducteurs seraient chargés de la remise, à Bellegarde, à Saint-Maurice et dans les gares intermédiaires, des bagages provenant de leurs compagnies.

La reconnaissance et, quand il y aura lieu, le transbordement des marchandises de grande et de petite vitesse se feront à la gare du Bouveret.

Les services des voyageurs et des bagages entre les gares françaises et les gares suisses comprises entre Bellegarde inclus et Saint-Maurice inclus se feront en trafic direct. Les compagnies pourront, bien entendu, étendre d'un com-

mun accord ce trafic direct aux autres gares de leurs réseaux pour lesquelles elles le jugeront utile.

Les services de marchandises de grande et de petite vitesse se feront en trafic scindé.

Chaque compagnie sera maîtresse des tarifs à percevoir sur la partie de la section Bouveret-Saint-Gingolph qui lui appartient.

Chaque compagnie percevra pour les transports exécutés, soit au moyen de tarifs intérieurs, soit par tarifs communs, les parts qui lui sont afférentes jusqu'à la frontière.

Art. 2. — La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée aura dans la gare du Bouveret et à ses frais :

1° Un représentant qui aura qualité pour prendre et donner des réserves lors de la reconnaissance contradictoire des bagages et des marchandises de grande et de petite vitesse ;

2° Un visiteur qui aura qualité pour prendre et donner des réserves lors de la reconnaissance contradictoire des voitures et wagons ;

3° Des agents qui feront les écritures de transit qui incombent à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

Les locaux de service nécessaires aux représentants et aux agents de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée seront fournis gratuitement par la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon, qui assurera le chauffage, l'éclairage, le nettoyage et l'entretien.

Le mobilier et les fournitures de bureau seront fournis par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

Toutes les opérations de manutention, de manœuvres, d'écritures, etc., autres que celles indiquées aux 1°, 2° et 3° du présent article, seront effectuées à la gare du Bouveret par la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon.

Art. 3. — La transmission des marchandises et le règlement des réclamations seront régis par les règles à suivre adoptées par le syndicat des chemins de fer de ceinture de Paris.

Toutefois les articles 3 et 3 *bis* de ces règles sont remplacés par la disposition suivante :

« La compagnie cessionnaire laissera passer sans transbordement tous les wagons, quelle que soit la nature de la marchandise transportée et quel que soit le tonnage des wagons. Dans ce cas, les indemnités pour avaries et manquants constatés par bulletins d'irrégularité sont partagées suivant les conditions fixées à l'article 10 des règles à suivre. »

Pour les marchandises qui seront transbordées exceptionnellement d'un commun accord, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée payera à la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon 0f,40 par tonne de marchandises en grande ou en petite vitesse transbordée.

Lorsque des marchandises seront transbordées uniquement pour permettre à la douane suisse d'effectuer sa visite et qu'elles repartiront de la gare du Bouveret dans un wagon appartenant à la même compagnie que celui dans lequel elles y seront arrivées, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée n'aura rien à payer pour leur transbordement.

Les deux compagnies contractantes pourront recevoir et expédier des wagons accompagnés de leurs feuilles de chargement seulement, les écritures ayant précédé l'envoi ou devant suivre par premier train ; conséquemment, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, aussi bien que la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon, remettront à la compagnie cessionnaire les feuilles de chargement qui accompagneront les marchandises à destination.

Art. 4. — L'échange du matériel entre les deux compagnies se fera aux prix et conditions fixés par la convention du 10 janvier 1874 relative aux échanges par Pontarlier et Genève. Toutefois, les parcours des véhicules échangés par la gare du Bouveret seront comptés à partir de la frontière.

Ces prix sont les suivants :

1° Pour les voitures-salons, 10 francs de location par jour, en comptant le jour de la remise, mais non celui du retour ;

2° Pour les voitures de toute classe autres que les salons, 0f,02 par kilomètre et par essieu, soit à l'aller, soit au retour.

Les voitures devront être rendues au plus tard le lendemain du jour de leur départ du Bouveret, si le parcours pour l'aller et le retour ne dépasse pas 250 kilomètres. Il sera accordé un jour en plus pour chaque fraction égale ou inférieure à 250 kilomètres.

Pour toute voiture non restituée à la gare du Bouveret dans les délais fixés à l'alinéa précédent, il sera payé une amende de 5 francs pour chaque jour de retard.

3° Pour les fourgons, écuries, trucks et les wagons à marchandises, 0f,01 par kilomètre parcouru et par essieu, soit à l'aller, soit au retour.

Ces véhicules devront être rendus dans un délai de trois jours, non compris celui de la mise à disposition de la compagnie cessionnaire par la gare du Bouveret, lorsque le parcours total, tant à l'aller qu'au retour, ne dépassera pas 120 kilomètres. Ce délai devra être augmenté d'un jour par 120 kilomètres ou fraction de 120 kilomètres parcourus en sus des 120 premiers kilomètres.

Ces délais seront augmentés d'un jour pour les wagons suisses retenus à Bellegarde par les services de la douane française et pour les wagons français retenus au Bouveret par les services de la douane suisse.

Pour tout wagon, fourgon, truck ou écurie non rendu à la gare du Bouveret dans les délais ci-dessus fixés, il sera payé une amende de 3 francs pour chaque jour de retard et, pour toute bâche non restituée dans les mêmes délais, il sera payé 0f,50. Cette dernière amende est indépendante de celle due pour retard dans le retour des wagons.

Les wagons seront considérés comme livrés dès qu'ils seront mis à la disposition d'une compagnie par l'autre à la gare du Bouveret, avec les feuilles de chargement relatives aux marchandises formant leur chargement.

Les wagons seront réputés restitués au moment où ils rentreront à la gare du Bouveret, soit vides, soit chargés pour le transit, et, dans ce dernier cas, à la condition d'être accompagnés de leurs feuilles de chargement ; s'ils sont chargés pour le local, ils ne seront réputés restitués qu'après déchargement ;

4° Pour tout wagon à bestiaux rendu sans avoir été nettoyé, il sera payé

une amende de 4 francs par la compagnie qui aura rendu le wagon en cet état.

SERVICE DES TRAINS ENTRE LA FRONTIÈRE ET LE BOUVERET.

Art. 5. — La compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée est chargée, pour le compte de la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon, du service des trains entre la frontière et le Bouveret (longueur de 4.057 mètres). Ce service comprend :

(*A*) La traction avec ses propres machines, son personnel et toutes les fournitures nécessaires ;

(*B*) Le personnel de l'exploitation nécessaire au service des trains, le chauffage, l'éclairage, les imprimés et objets divers, etc.

Les trains qui circuleront entre ces deux gares comprendront des voitures et des fourgons des deux compagnies ; la composition des trains sera organisée de façon que le débit et le crédit du compte de parcours des voitures et fourgons établis d'après les prix stipulés à l'article 4 se balancent chaque année.

La compagnie Suisse-Occidentale-Simplon est chargée de l'entretien et de la surveillance de la voie entre le Bouveret et la frontière.

RÈGLEMENTS ET POLICE.

Art. 6. — Les règlements sur la composition et la circulation des trains, en vigueur sur le réseau Paris-Lyon-Méditerranée, seront appliqués entre le Bouveret et la frontière.

Les signaux de toute nature en usage sur le réseau Paris-Lyon-Méditerranée seront seuls employés sur cette section.

La police de la ligne entre la frontière et le Bouveret sera exercée par les agents de la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon, conformément à ses règlements ; celle des trains sera faite par des agents de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, mais conformément aux règlements de la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon.

Les deux compagnies devront se communiquer en temps utile tous leurs règlements, circulaires et autres instructions relatives aux signaux, à la circulation des trains et des wagonnets, ainsi qu'à la police de la ligne et des trains, qui existent actuellement ou qui seront mis en vigueur ultérieurement.

CIRCULATION DES TRAINS DE MATÉRIAUX.

Art. 7. — La compagnie Suisse-Occidentale-Simplon pourra faire circuler sur la section Bouveret-frontière les trains de matériaux qui seront nécessaires à l'entretien de la ligne ; elle devra s'entendre avec la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée pour la marche de ces trains. Ces trains seront accompagnés aux frais de la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon par un agent de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, qui prendra place sur la machine et qui aura la direction et la responsabilité de la conduite du train. Les locomotives et les wagons de trains de matériaux seront fournis par la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon.

CIRCULATION DES WAGONNETS.

Art. 8. — La compagnie Suisse-Occidentale-Simplon aura le droit de faire circuler en tout temps ses wagonnets sur la section du Bouveret à la frontière sans en aviser préalablement la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, en se conformant aux prescriptions des règlements Paris-Lyon-Méditerranée pour la circulation de ces véhicules.

ACCIDENTS. — SECOURS.

Art. 9.— Dans le cas où il se produirait, entre le Bouveret et la frontière, un accident qui occasionnerait une interruption de l'exploitation, la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon mettra à la disposition de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, sur la demande faite par celle-ci au chef de gare du Bouveret, les machines, les véhicules et le personnel de secours qui se trouveraient disponibles au Bouveret ou à Saint-Maurice.

Les machines de secours seront conduites par le personnel de la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon, sous la direction d'un agent de Paris-Lyon-Méditerranée.

La compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée remboursera sur facture à la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon les frais auxquels auront donné lieu ces secours.

HORAIRES.

Art. 10. — Les marches des trains de toute nature seront arrêtées d'un commun accord de façon à assurer le mieux possible les correspondances des deux compagnies.

MANŒUVRES A LA MACHINE.

Art. 11. — Les machines des trains de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée seront utilisées en gare du Bouveret aux manœuvres qui devront être faites à l'arrivée et au départ des trains de cette compagnie, pourvu qu'il y ait assez de temps disponible pour que ces machines puissent être sûrement mises en état pour leur départ réglementaire.

Ces manœuvres seront gratuites si elles ne durent pas plus de quinze minutes pour un voyage; si elles durent plus longtemps pour un voyage, le temps entier passé à manœuvrer devra être constaté sur un bulletin établi en triple expédition, dont l'une sera remise au mécanicien qui aura manœuvré, tandis que les deux autres, après avoir été signées par lui, seront envoyées l'une au chef de traction de la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon à Lausanne, et l'autre au chef de l'exploitation de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à Paris (bureau de la statistique des parcours).

La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée percevra 6 francs par heure de manœuvres exécutées dans ces conditions.

POLICE DU PERSONNEL.

Art. 12. — Le chef de gare du Bouveret se conformera aux ordres de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et lui fournira toutes les informations qui lui seront demandées pour tout ce qui concerne le service de cette compagnie.

Dans le but de gagner du temps, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée transmettra directement aux agents de la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon les marches de trains, règlements et autres instructions concernant le service des trains, leur composition et leur chargement, en même temps qu'elle les enverra à la direction de Suisse-Occidentale-Simplon.

Le personnel des trains Paris-Lyon-Méditerranée devra se conformer dans la gare du Bouveret aux ordres du chef de gare, ainsi qu'aux règlements des chemins de fer suisses, en ce qui concerne les signaux intérieurs de la gare.

Art. 13. — Lorsque l'une des compagnies aura à se plaindre de contraventions ou fautes dont se seraient rendus coupables des agents de l'autre compagnie, celle-ci donnera à la plainte la suite disciplinaire qu'elle jugera utile.

Lorsque l'une des compagnies aura demandé le déplacement d'un agent de l'autre compagnie, ce déplacement devra être accordé.

RESPONSABILITÉ EN CAS D'ACCIDENTS.

Art. 14. — Les conséquences d'accidents qui pourront avoir lieu sur la section du Bouveret à la frontière, ainsi qu'à la gare du Bouveret, seront partagées par moitié entre les deux compagnies, toutes les fois que la faute ou la cause ne sera pas directement attribuable à l'une d'elles, auquel cas celle-ci les subira en totalité.

Dans le cas où l'accident serait occasionné par le mauvais état d'un wagon étranger aux deux compagnies contractantes, le partage par moitié sera de droit.

Les accidents résultants de force majeure seront à la charge de la compagnie propriétaire de la ligne.

INSTALLATIONS NÉCESSAIRES A LA TRACTION.

Art. 15. — La compagnie de la Suisse-Occidentale-Simplon fera, à la gare du Bouveret, pour le compte de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, toutes les installations nécessaires au service de la traction de cette dernière : remise pour locomotives avec grue hydraulique, voies, quais à combustibles et locaux pour son personnel, ainsi que celles que la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée jugerait nécessaires pour son propre service.

Le prix de revient de ces installations sera facturé à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée avec majoration de 5 p. 100 pour frais généraux. Cette majoration comprend l'intérêt de l'argent dépensé à une époque quelconque pour les constructions jusqu'au jour de la mise en exploitation de la ligne.

Les frais d'entretien et de service de ces installations seront exclusivement à la charge de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée participera pour la moitié aux frais de construction du pont tournant pour les locomotives avec sa voie d'accès, du réservoir d'alimentation, et des autres installations nécessaires au service de la traction utilisées par les deux compagnies et dans la même proportion pour les frais d'entretien.

Le prix de revient de ces installations comprendra comme il est dit au second alinéa, une majoration de 5 p. 100.

La fourniture de l'eau pour l'alimentation des machines sera facturée par moitié à chacune des compagnies.

La compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée remboursera à la compagnie des chemins de fer Suisse-Occidentale-Simplon les dépenses d'installation qui sont à sa charge, d'après les alinéas ci-dessus, au moyen de vingt-cinq annuités égales calculées au taux d'intérêt de 5 p. 100 l'an, ce qui correspond à 7f,10 p. 100, y compris l'amortissement; la date d'échéance des annuités sera celle de la mise en exploitation de la ligne.

Dans le cas où le traité serait résilié sur la demande de la compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale-Simplon, la compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée ne sera plus redevable des annuités qui auraient dû être payées après la date de cette résiliation; il ne sera rien dû pour le temps qui pourra s'être écoulé depuis la date d'échéance de la dernière annuité.

Dans le cas où le traité serait résilié sur la demande de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, celle-ci continuera à payer chaque année les annuités jusques et y compris la vingt-cinquième.

Les frais d'entretien des installations à la charge de la compagnie Paris-Lyon-Marseille cesseront d'être dus par elle au cas de résiliation, quelle que soit la compagnie qui aura demandé la résiliation.

FRAIS DE TRACTION.

Art. 16. — La compagnie de la Suisse-Occidentale-Simplon payera à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée les prix suivants :

1° 1f,10 par kilomètre parcouru entre la frontière et le Bouveret (4.037 mètres) par un train, y compris le personnel de la machine et du train, le petit entretien, le graissage du matériel, le chauffage et l'éclairage du train.

2° 2f,05 par kilomètre parcouru par un train en double traction, quand la double traction sera nécessitée par la charge du train ; ce prix comprend les mêmes natures de dépenses que le 1°.

DURÉE.

Art. 17. — Le présent traité aura son effet à dater de son approbation par les conseils d'administration des compagnies contractantes.

Il sera résiliable à la volonté de chacune des parties, à charge par elle de prévenir l'autre compagnie six mois d'avance.

CONTESTATIONS.

Art. 18. — Toutes les difficultés qui pourront naître des rapports de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée avec la Suisse-Occidentale-Simplon, pour l'exécution du présent traité, seront soumises à deux arbitres désignés, l'un par la compagnie suisse, l'autre par la compagnie française.

Les arbitres agiront avec pouvoirs d'amiables compositeurs et choisiront, le cas échéant, un troisième arbitre.

Dans le cas où, dans le délai d'un mois à partir de la date de leur nomination, les deux arbitres désignés ne pourraient s'entendre sur la décision à rendre ou sur la nomination de leur troisième collègue, les compagnies contractantes annuleront leurs pouvoirs et nommeront de nouveaux arbitres.

Art. 19. — Le présent traité ne sera valable qu'après approbation par les conseils d'administration des compagnies Paris-Lyon-Méditerranée et de la Suisse-Occidentale-Simplon, ainsi que par les autorités compétentes.

Fait double.

Approuvé, suivant décision du conseil d'administration en date du 11 décembre 1885.

Le directeur de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée,
Pour le directeur de la compagnie :
Le sous-directeur,
A. Coffinet.

Approuvé, suivant décision du conseil d'administration en date du 11 février 1886.

Le directeur
de la compagnie Suisse-Occidentale-Simplon,
E. Colomb.

(N° 66)

[2 août 1887]

Loi ayant pour objet d'autoriser : 1° l'exécution au port d'Oran de la restauration de la jetée du large et des pavages du quai de la gare ; 2° les voies et moyens propres à assurer la réalisation de ces travaux.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont autorisés les travaux, évalués à 1.470.000 francs, à exécuter au port d'Oran, pour la restauration de la jetée du large et l'établissement de pavages sur le quai de la gare, conformément aux dispositions générales des projets dressés par les ingénieurs aux dates des 2-18 juin et 29-30 novembre 1886, et aux avis du conseil général des ponts et chaussées, des 18 novembre 1886 et 29 janvier 1887.

Art. 2. — Ces travaux sont exécutés au moyen d'un subside de 1.470.000 francs, qui sera fourni à l'État par la chambre de commerce d'Oran, ainsi qu'il résulte de ses délibérations des 28 janvier et 26 février 1887.

Ce subside sera versé au trésor par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance de chaque

versement partiel et l'époque à laquelle il devra être effectué seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — La chambre de commerce d'Oran est autorisée à emprunter aux fins ci-dessus indiquées, à un taux qui n'excède pas 5 p. 100, la somme de 1.470.000 francs, soit au Crédit foncier, à la Caisse des dépôts et consignations ou à tout autre établissement public de crédit, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce d'Oran devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans, toutefois, que la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,45 par 100 francs.

Cet emprunt sera remboursable dans une période de dix-huit ans au maximum.

Art. 4. — Il sera établi au port d'Oran, à partir de la promulgation de la présente loi, un droit de tonnage de 0f,35 par tonneau de jauge sur tout navire français ou étranger entrant chargé ou venant prendre charge dans ce port.

Toutefois, pour tout navire français ou étranger faisant simplement escale à Oran sans y laisser ou prendre la totalité de son chargement, le droit de 0f,35 par tonneau de jauge sera remplacé par un droit de 0f,35 par tonneau d'affrètement, applicable : d'une part, à celles des marchandises débarquées qui ne proviendraient pas d'un port d'Algérie où le navire aurait antérieurement touché ; d'autre part, à celles des marchandises embarquées qui ne seraient pas destinées à l'un des ports d'Algérie où le navire doit faire ultérieurement escale. Dans aucun cas, le montant des droits ainsi perçus sur un navire faisant escale ne devra être supérieur à la somme qu'aurait produite la taxe appliquée au tonnage de jauge dudit navire.

Sont exemptés de tout droit les navires se livrant à la pêche côtière, au cabotage entre les ports de l'Algérie, au remorquage et au pilotage, ainsi que les bâtiments de toute nature appartenant à l'État ou employés à son service.

Art. 5. — La perception de ce droit est concédée à la chambre de commerce d'Oran pour lui permettre de se couvrir des obligations qu'elle contracte en vertu de la présente loi.

Cette perception cessera aussitôt après l'entier accomplissement desdites obligations.

. . . .

(N° 67)

[2 août 1887]

Loi ayant pour objet : 1° la déclaration d'utilité publique de travaux d'amélioration au port de Bordeaux (extension des quais en rivière et amélioration du bassin à flot); 2° les voies et moyens propres à assurer la réalisation de ces travaux.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont déclarées d'utilité publique l'extension des quais en rivière et l'amélioration du bassin à flot du port de Bordeaux, conformément aux dispositions de l'avant-projet, montant à 10.000.000 de francs, dressé par les ingénieurs les 23 novembre et 7 décembre 1886, et aux avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 25 juin et 30 décembre 1886.

Art. 2. — Les travaux en question seront exécutés au moyen d'un subside de 10.000.000 de francs, qui sera fourni à l'État par la chambre de commerce de Bordeaux, ainsi qu'il résulte de ses délibérations des 24 mars et 7 avril 1886.

Ce subside sera versé au Trésor par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance de chaque versement partiel et l'époque à laquelle il devra être effectué seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — Aucune portion de la dépense ne pourra être mise à la charge du Trésor.

Art. 4. — La chambre de commerce de Bordeaux est autorisée, pour faire face à la dépense ci-dessus indiquée, à emprunter, à un taux qui n'excède pas 5 p. 100, la somme de 10.000.000 de francs, montant de sa subvention à l'État, soit au Crédit foncier, soit à la Caisse des dépôts et consignations, ou à tout autre établissement public de crédit, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce de Bordeaux devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,45 p. 100.

Cet emprunt sera remboursable dans une période de quarante ans au maximum.

Art. 5. — Il sera établi, au port de Bordeaux, à partir de la promulgation de la présente loi, les droits de tonnage fixés par le tableau ci-après, sur tous les navires français ou étrangers entrant chargés ou venant prendre charge au port de Bordeaux, ainsi que sur les allèges de transbordement, entrant dans le port de Bordeaux ou en sortant, chargés de marchandises en provenance ou à destination de navires qui, arrêtés en aval de Bordeaux, ne descendent pas de ce port et ne doivent pas y monter :

NUMÉROS d'ordre des tarifs	DÉSIGNATION DES NAVIRES	UNITÉ d'application	POUR LES 1er, 2e OU 3e VOYAGE effectué dans la même année, du 1er janv. au 31 déc.	POUR LE 4e OU LE 5e VOYAGE effectué dans la même année, du 1er janv. au 31 déc.	POUR LE 6e VOYAGE ou pour tout voyage ultérieur effectué dans la même année, du 1er janv. au 31 déc.
			fr.	fr.	fr.
1, 2, 3.	Navire entré chargé et sortant chargé.	Par tonneau de jauge légale du navire	0,60	0,50	0,40
4, 5, 6.	Navire entré chargé et sortant sur lest, ou navire entré sur lest et sortant chargé.	*Idem.*	0,50	0,45	0,40
7.	Allège de transbordement chargée, entrant au port de Bordeaux avec marchandises qui proviennent de navires arrêtés en aval, ou sortant du port avec marchandises destinées à des navires arrêtés en aval, quand il s'agit de navires qui ne doivent pas remonter à Bordeaux ou qui n'en sont pas partis.	Par tonneau de jauge légale de l'allège.	Pour tout voyage, 0f,30		

Sont exempts de tous droits :

Les navires entrant dans le port en relâche; les navires entrés dans le port sur lest et en repartant sur l'est; les navires entrant chargés dans le port, qui en repartiraient sans avoir fait aucune opération commerciale; les navires se livrant à la pêche côtière, au cabotage entre ports français, au remorquage ou au pilotage; les bâtiments de toute nature appartenant à l'État ou employés à son service; les bateaux de navigation intérieure; les navires naviguant au bornage, autres que les allèges de transbordement

chargées, mentionnées au tarif n° 7; enfin, les gabarres ou allèges employés soit à alléger en aval de Bordeaux des navires qui remontent ensuite jusqu'à Bordeaux, soit à compléter le chargement de navires qui, partis de Bordeaux, font escale dans les rades d'aval avant de prendre la mer, lesquels navires devront payer le droit de tonnage suivant l'un des tarifs de 1 à 6, comme s'ils ne s'étaient pas allégés en aval, ou comme s'ils étaient partis de Bordeaux avec la cargaison que leur ont portée les allèges.

Art. 6. — La perception des droits de tonnage spécifiés à l'article qui précède est concédée à la chambre de commerce de Bordeaux pour lui permettre de se couvrir des obligations qu'elle contracte en vertu de la présente loi.

Cette perception cessera aussitôt après l'entier accomplissement desdites obligations.

Art. 7. — Les droits de tonnage spécifiés à l'article 4 de la présente loi pourront être revisés tous les cinq ans, en vertu d'un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique.

. . . .

(N° 68)

[25 novembre 1887]

Loi concernant : 1° l'ouverture et l'annulation de crédits de l'exercice 1886; 2° l'ouverture et l'annulation de crédits de l'exercice 1887; 3° l'ouverture et l'annulation de crédits afférents aux budgets annexes rattachés pour ordre au budget général de l'État; 4° l'ouverture de crédits spéciaux d'exercice périmés et clos.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE Ier.

EXERCICE 1886.

1° *Budget ordinaire.*

Art. 1er. — Il est ouvert aux Ministres, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1886, au delà des crédits accordés par la loi de finances du 8 août 1885, des crédits supplémentaires et extraordinaires montant à la somme de 599,195f,08.

Ces crédits demeurent répartis par ministères et par chapitres, conformément à l'état A annexé à la présente loi.

Art. 2. — Sur les crédits ouverts aux Ministres, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1886, par la loi de finances du 8 août 1885, une somme de 989.184f,99 est et demeure annulée conformément à l'état B annexé à la présente loi.

. . . .

TITRE II.

EXERCICE 1887.

1° *Budget ordinaire.*

Art. 5. — Il est ouvert aux Ministres, sur l'exercice 1887, en addition aux crédits accordés par la loi de finances du 27 février 1887, des crédits supplémentaires et extraordinaires montant à la somme de 2.549.931f,64.

Ces crédits demeurent répartis, par ministères et par chapitres, conformément à l'état C annexé à la présente loi.

Il sera pourvu aux crédits ci-dessus au moyen des ressources générales du budget ordinaire de l'exercice 1887.

. . . .

Art. 9. — Il est ouvert au Ministre des travaux publics, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1887, des crédits montant à la somme de 2,757,558f,03 qui sera inscrite aux chapitres ci-après :

Chap.	III.	Personnel des conducteurs des ponts et chaussées attachés au service des travaux extraordinaires.	1.250f,00
—	IV.	Personnel des employés secondaires des ponts et chaussées attachés au service des travaux extraordinaires	96,41
—	V.	Amélioration des rivières.	410,907,36
—	VI.	Etablissement et amélioration des canaux de navigation.	190,772,30
—	VII.	Amélioration et achèvement des ports maritimes.	284,138,36
—	VIII.	Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat	1,098,372,21
—	IX.	Rachat de lignes de chemins de fer.	377,510,18
—	X.	Travaux complémentaires du réseau de l'Etat . . .	25,450,49
—	XI.	Amélioration des ports en Algérie	369,060,72
		Total des crédits ouverts sur l'exercice 1887.	2,757,558f,03

Il sera pourvu aux crédits ci-dessus au moyen des ressources affectées aux crédits annulés par l'article 5 de la loi du 20 juillet 1887.

Art. 10. — Il est ouvert au Ministre des travaux publics, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de

l'exercice 1887, un crédit montant à 5,949,081f,31, qui sera classé au chapitre VIII (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*).

Il sera pourvu à ce crédit au moyen des fonds de concours versés par les compagnies des chemins de fer en somme égale aux crédits annulés par l'article 6 de la loi du 20 juillet 1887.

. . . .

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Art. 14. — Est sanctionné le décret du 8 avril 1887, rendu en conformité de l'article 7 de la loi de finances du 29 décembre 1882, et portant ouverture au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, au titre du budget annexe des chemins de fer de l'État, d'un crédit supplémentaire de 80.604f,07.

Ce crédit est et demeure applicable aux chapitres ci-après :

Chap. VI. Dépenses des exercices clos	74,631f,23
— VII. Dépenses des exercices périmées non frappées de déchéance	5,972 ,84
Total égal	80,604f,07

Il sera pourvu à ce crédit au moyen des ressources propres audit budget annexe pour l'exercice 1887.

. . . .

(N° 69)

[17 décembre 1887]

Loi portant : 1° *ouverture sur l'exercice* 1888 *des crédits provisoires applicables aux mois de janvier, février et mars* 1888 *et montant à* 1.006.233.783 *francs;* 2° *autorisation de percevoir, pendant les mêmes mois, les impôts et revenus publics, conformément aux lois existantes.*

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE Ier

§ 1. — *Crédits accordés.*

Art. 1er. — Il est ouvert aux ministres, sur l'exercice 1888, au titre du budget ordinaire, pendant les mois de janvier, février et mars 1888, des crédits provisoires montant à la somme de 824.735.757 francs.

Art. 2. — Il est ouvert aux ministres, sur l'exercice 1888, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires, pendant les mêmes mois, des crédits provisoires montant à la somme de 46.602.408 francs.

Art. 3. — Il est ouvert aux ministres, sur l'exercice 1888, au titre du budget des dépenses sur ressources spéciales, pendant les mêmes mois, des crédits provisoires montant à la somme de 118.064.453 francs.

Art. 4. — Il est ouvert aux ministres, sur l'exercice 1888, au titre des budgets annexes rattachés pour ordre au budget respectif de leur département, pendant les mêmes mois, des crédits provisoires montant à la somme de 16.831.165 francs.

Art. 5. — Les crédits ouverts par les articles 1 à 4 ci-dessus seront répartis, par ministères et par chapitres, au moyen d'un décret du Président de la République.

Ils se confondront, d'ailleurs, avec les crédits qui seront accordés pour l'année entière par la loi de finances de l'exercice 1888.

§ 2. — *Impôts autorisés.*

. . . .

§ 3. *Services spéciaux du Trésor.*

Art. 8. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1888, au titre *Services spéciaux du Trésor*, pendant les mois de janvier, février et mars 1888, des crédits provisoires s'élevant à la somme de 53.000.000 de francs, répartis ainsi qu'il suit :

Avances aux compagnies de chemins de fer français pour garantie d'intérêts	48,000,000 fr.
Avances aux compagnies de chemins de fer algériens pour garantie d'intérêts	5,000,000
Total égal	53,000,000 fr.

Ces crédits se confondront avec ceux qui seront accordés pour l'année entière par la loi de finances de l'exercice 1888.

. . . .

TITRE II.

MOYENS DE SERVICE ET DISPOSITIONS DIVERSES.

. . . .

Art. 18. — Le montant des subventions que le ministre des travaux publics peut s'engager, pendant les trois premiers mois

de l'année 1888, à allouer aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways, en vertu de la loi du 11 juin 1880, ne devra pas excéder la somme de 200.000 francs pour les chemins de fer d'intérêt local et de 125.000 francs pour les tramways.

Art. 19. — Le ministre des travaux publics est autorisé à exécuter pendant les mois de janvier, février et mars 1888, sur les fonds à verser par les chambres de commerce, villes, départements et autres intéressés, des travaux relatifs aux rivières, canaux et ports maritimes, s'élevant à la somme de 6.517.075 francs. Les crédits provisoires nécessaires au payement des dépenses seront ouverts par décrets de fonds de concours dans la limite et à mesure de la réalisation des versements effectués.

Art. 20. — Les travaux à exécuter, pendant les mois de janvier, février et mars 1888, soit par les compagnies de chemins de fer, soit par l'État à l'aide des fonds qu'elles mettront à la disposition du Trésor, conformément aux conventions ratifiées par les lois du 20 novembre 1883, ne pourront excéder la somme de 36.000.000 de francs, non compris les dépenses du matériel roulant.

Les versements des compagnies seront portés à un compte intitulé : *Remboursement de la garantie d'intérêt et fonds de concours versés par les compagnies de chemins de fer en exécution des conventions de* 1883.

Les crédits provisoires nécessaires au payement des dépenses seront ouverts par décrets de fonds de concours à mesure de la réalisation des versements effectués par les compagnies.

Art. 21. — Le montant des dépenses pour travaux complémentaires dont le ministre des travaux publics pourra autoriser l'imputation, pendant les mois de janvier, février et mars 1888, au compte de premier établissement, non compris le matériel roulant, est fixé à la somme de 15.000.000 de francs.

Art. 22. — Toutes contributions directes ou indirectes autres que celles autorisées par les lois de finances de 1888, à quelque titre que ce soit ou sous quelque dénomination qu'elles se perçoivent, sont formellement interdites, à peine, contre les autorités qui les ordonneraient, contre les employés qui confectionneraient les rôles et tarifs et ceux qui en feraient le recouvrement, d'être poursuivis comme concussionnaires, sans préjudice de l'action en répétition pendant trois années contre tous receveurs, percepteurs ou individus qui en auraient fait la perception.

. . . .

ÉTATS ANNEXÉS.

BUDGET ORDINAIRE.

ETAT A. — *État général, par ministères et par chapitres, des crédits provisoires de l'exercice 1888.*

CHAPITRES spéciaux	MINISTÈRES ET SERVICES	MONTANT des crédits ouverts
	MINISTÈRE DES FINANCES.	
	Dette remboursable à terme ou par annuités.	fr.
. . . .	. . . .	. . . .
XI.	Rachat de concessions de canaux (Lois des 28 juillet et 1er août 1860, et 20 mai 1863).	45.000
XII.	Annuités aux compagnies de chemins de fer	1.096.309
XIII.	Annuité à la compagnie algérienne.	»
. . . .	. . . .	. . . .
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.	
	IIIe PARTIE. — SERVICES GÉNÉRAUX DES MINISTÈRES.	
	1re SECTION. — *Service ordinaire.*	
Ier.	Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale	360.000
II.	Matériel et dépenses diverses de l'administration centrale	69.000
III.	Personnel du corps des ponts et chaussées.— Enseignement et école des ponts et chaussées.	1.050.000
IV.	Personnel des sous-ingénieurs des ponts et chaussées.	30.000
V.	Personnel des conducteurs des ponts et chaussées. . .	1.500.000
VI.	Personnel du corps des mines. — Enseignement et écoles.	300.000
VII.	Personnel des gardes-mines.	126.000
VIII.	Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime.	90.000
IX.	Personnel des employés secondaires des ponts et chaussées.	516.000
X.	Personnel des gardes de navigation, éclusiers, pontiers et autres agents attachés au service de la navigation intérieure et au service des ports maritimes de commerce	600.000
XI.	Personnel des maîtres et gardiens des phares et fanaux	144.000
XII.	Personnel des agents préposés à la surveillance de la pêche fluviale.	102.000
XIII.	Personnel des commissaires généraux et inspecteurs de l'exploitation commerciale des chemins de fer. .	66.000
XIV.	Personnel des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer.	252.000
XV.	Frais généraux du service de contrôle et de surveillance des chemins de fer concédés	132.000
XVI.	Personnel des inspecteurs des tramways des départements de la Seine et de Seine-et-Oise.	4.200
XVII.	Secours	75.000
XVIII.	Établissements thermaux appartenant à l'État	750

CHAPITRES spéciaux	MINISTÈRES ET SERVICES	MONTANT des crédits ouverts
		fr.
XIX.	Routes et ponts. — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations.)	6.676.200
XX.	Routes forestières de la Corse. (Entretien)	37.500
XXI.	Entretien des chaussées de Paris	874.998
XXII.	Rachat de concessions de ponts à péage dépendant des routes nationales	1.000.000
XXIII.	Navigation intérieure. (Rivières.) — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations.)	1.301.250
XXIV.	Navigation intérieure. (Canaux.) — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations.)	1.393.750
XXV.	Ports maritimes. Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations)	1.331.250
XXVI.	Phares, fanaux et balises. (Entretien et grosses réparations)	450.000
XXVII.	Matériel des mines	13.250
XXVIII.	Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer. (Conventions autres que celles approuvées par les lois du 20 novembre 1883.)	1.560.650
XXIX.	Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer. (Conventions nouvelles approuvées par les lois du 20 novembre 1883)	10.000.000
XXX.	Annuités à la compagnie d'Orléans pour les lignes échangées entre elle et l'État. (Article 5 de la convention approuvée par la loi du 20 novembre 1883.)	»
XXXI.	Personnel des travaux publics en Algérie	332.830
XXXII.	Travaux ordinaires en Algérie. — Routes nationales et ponts. — Grande voirie, subventions aux routes départementales et chemins non classés	1.137.840
XXXIII.	Travaux ordinaires en Algérie. (Ports maritimes, phares, fanaux et balises.)	117.860
XXXIV.	Travaux ordinaires en Algérie. (Études et dépenses relatives aux ponts et chaussées et au contrôle des chemins de fer.)	18.610
XXXV.	Travaux ordinaires en Algérie. (Mines et forages, matériel et travaux.)	20.000
XXXVI.	Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance	Mémoire.
XXXVII.	Dépenses des exercices clos	Mémoire.
	Total de la 1re section	31.682.938
	2e SECTION. — *Travaux extraordinaires.*	
XXXVIII.	Personnel des ingénieurs des ponts et chaussées attachés aux services des travaux extraordinaires	165.000
XXXIX.	Personnel des sous-ingénieurs des ponts et chaussées attachés aux services des travaux extraordinaires	6.600
XL.	Personnel des conducteurs des ponts et chaussées attachés aux services des travaux extraordinaires	600.000
XLI.	Personnel des employés secondaires des ponts et chaussées attachés aux services des travaux extraordinaires	330.000
XLII.	Lacunes des routes nationales, des routes départementales des départements annexés et des routes thermales	175.000
XLIII.	Routes forestières de la Corse. (Construction.)	34.491
XLIV.	Rectification des routes nationales et des routes départementales des départements annexés	325.000
XLV.	Grosses réparations des chaussées des routes nationales	546.250
XLVI.	Remboursements des avances affectées aux travaux de rectification des routes nationales	»

CHAPITRES spéciaux	MINISTÈRES ET SERVICES	MONTANT des crédits ouverts
		fr.
XLVII.	Garanties d'intérêts aux concessionnaires de tramways.	68.556
XLVIII.	Construction de ponts	200.000
XLIX.	Amélioration des rivières	1.600.000
L.	Établissement et amélioration des canaux de navigation	2.268.000
LI.	Amélioration et achèvement des ports maritimes. . . .	3.242.500
LII.	Remboursement des avances affectées aux travaux d'amélioration des rivières, canaux et ports	1.840.000
LIII.	Phares, éclairage électrique et installation de signaux divers.	37.500
LIV.	Travaux de défense contre les inondations.	175.000
LV.	Nivellement général de la France (opérations et représentation graphique).	12.500
LVI.	Exécution de la carte géologique détaillée de la France	20.000
LVII.	Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.	3.900.000
LVIII.	Rachat des ligne de chemins de fer..	»
LIX.	Travaux complémentaires du réseau de l'État	750.000
LX.	Subventions pour chemins de fer d'intérêt local	»
LXI.	Garantie d'intérêts aux concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local.	400.000
LXII.	Annuités pour payement aux compagnies de chemins de fer des garanties d'intérêts afférentes aux années d'exploitation 1871 et 1872.	175.000
LXIII.	Insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des chemins de fer rachetés par l'État depuis la loi du 18 mai 1878, des chemins de fer concédés placés sous le séquestre administratif, et des lignes revenues à l'État par suite de déchéances définitives.	8.751
LXIV.	Insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des chemins de fer non concédés construits par l'État.	»
LXV.	Amélioration des ports en Algérie	200.000
LXVI.	Remboursement des avances affectées aux travaux d'amélioration des ports maritimes en Algérie. . . .	279.340
	Total de la 2e section	17.359.188
	RÉCAPITULATION.	
	1re section. — Service ordinaire.	31.682.938
	2e section. — Service extraordinaire.	17.359.488
	Total du ministère des travaux publics. . .	49.042.426

RÉCAPITULATION DU BUDGET ORDINAIRE.

. . . .

3e PARTIE. — *Services généraux des ministères.*

			MONTANT des crédits ouverts
Ministère des travaux publics.	1re section. — Service ordinaire.	31.682.938f	49.042.42
	2e section. — Travaux extraordinaires.	17.359.488f	

. . . .

BUDGET ANNEXE RATTACHÉ POUR ORDRE AU BUDGET GÉNÉRAL.

ÉTAT D. — *État, par ministères et par chapitres, des crédits provisoires de l'exercice* 1888.

CHAPITRES spéciaux	MINISTÈRES ET SERVICES	MONTANT des crédits ouverts
......	....	......
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.	
	CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.	fr.
I.	Conseil d'administration.	3.750
II.	Secrétariat et caisse générale.	27.363
III.	Direction.	104.328
IV.	Dépenses non susceptibles d'une évaluation fixe. . .	6.426.561
V.	Impôts et assurances.	169.545
VI.	Exercices clos.	»
VII.	Excédent des recettes sur les dépenses, à verser au Trésor.	»
	Total.	6.731.547

(N° 70)

[19 décembre 1887]

Loi concernant : 1° la régularisation de décrets rendus en Conseil d'État qui ont ouvert des crédits sur les exercices 1886 *et* 1887; *2° l'ouverture et l'annulation de crédits sur l'exercice* 1887; *3° l'ouverture de crédits spéciaux d'exercices périmés et clos.*

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE Ier

RÉGULARISATION DE DÉCRETS RENDUS EN CONSEIL D'ÉTAT QUI ONT PROVISOIREMENT OUVERT DES CRÉDITS PENDANT LA PROROGATION DES CHAMBRES.

. . . .

ÉTATS ANNEXÉS.

EXERCICE 1887.

ETAT A. — *Tableau, par chapitres, des crédits supplémentaires et extraordinaires accordés sur le budget ordinaire de l'exercice* 1887.

CHAPITRES spéciaux	MINISTÈRES ET SERVICES	MONTANT DES CRÉDITS accordés par chapitres	MONTANT DES CRÉDITS accordés par ministères
......	....	....	....
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	1re SECTION. — *Travaux ordinaires.*	fr.	
I.	Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale.	140.000,00	
X.	Personnel des gardes de navigation, éclusiers, pontiers et autres agents attachés au service de la navigation intérieure et des ports maritimes de commerce. .	25.000,00	
XXIII.	Navigation intérieure. — Rivières. — Travaux ordinaires, entretien et grosses réparations.	55.000,00	fr.
	2e SECTION. — *Travaux extraordinaires.*		1.242.988,97
XLV *bis.*	Réparation des avaries causées par les inondations de 1886 aux routes nationales, aux ouvrages de navigation et aux digues de défense construites par des associations syndicales.	550.000,00	
LIII.	Subventions pour chemins de fer d'intérêt local	316.353,79	
LIX.	Remboursement à la compagnie du Midi de la part de l'État dans les frais d'usage commun de la gare de Perpignan.	156.635,18	

ÉTAT B. — *Tableau, par chapitres, des crédits annulés sur le budget ordinaire de l'exercice* 1887.

CHAPITRES spéciaux	MINISTÈRES ET SERVICES	MONTANT DES CRÉDITS annulés par chapitres	MONTANT DES CRÉDITS annulés par ministères
......	....	....	....
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	1re SECTION. — *Travaux ordinaires.*	fr.	
XV.	Frais généraux du service de contrôle et de surveillance des chemins de fer concédés.	30.000,00	
	2e SECTION. — *Travaux extraordinaires.*		fr.
XLI.	Grosses réparations des chaussées des routes nationales.	35.000,00	140.000,00
XLVI.	Établissement et amélioration des canaux de navigation.	40.000,00	
XLVII.	Amélioration et achèvement des ports maritimes.	35.000,00	

ETAT C. — *Tableau, par chapitres, des crédits accordés sur le budget extraordinaire de l'exercice* 1887.

CHAPITRES spéciaux	MINISTÈRES ET SERVICES	MONTANT DES CRÉDITS accordés par chapitres	par ministères
......	....	....	....
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.	fr.	fr.
XII.	Remboursement aux compagnies des frais d'achèvement des lignes rachetées en 1878.	2.735.428,78	2.735.428,78

(N° 71)

[21 décembre 1887]

Loi ayant pour objet l'approbation d'une convention passée entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans pour l'exécution des travaux d'infrastructure des lignes concédées à cette compagnie par la loi du 20 novembre 1883.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 17 mai 1886, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, pour l'exécution des travaux d'infrastructure des lignes concédées à ladite compagnie par la loi du 20 novembre 1883.

Art. 2. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1886 et le 17 mai.

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie*

du chemin de fer de Paris à Orléans, ladite compagnie représentée par M. Andral, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 27 février 1885, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an, au plus tard, à dater de la promulgation de la loi à intervenir,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le deuxième paragraphe de l'article 8 de la convention du 28 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre, commençant par ces mots : « La compagnie exécutera », et les deux paragraphes qui suivent, sont remplacés par les dispositions suivantes :

« L'État exécutera lui-même les travaux d'infrastructure de ces lignes, c'est-à-dire les acquisitions de terrains, les terrassements et les ouvrages d'art des chemins et de leurs stations ainsi que les maisons de garde et les barrières des passages à niveau.

« Les projets dressés par les ingénieurs de l'État seront, avant d'être définitivement arrêtés par le Ministre, communiqués à la compagnie, qui pourra proposer les modifications qu'elle jugera nécessaires.

« La compagnie, de son côté, sera chargée de l'exécution des autres travaux, y compris ceux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes concédées à la compagnie. Cependant, sauf arrangement contraire, l'État achèvera les sections dont il aura commencé la superstructure.

« L'exécution par la compagnie des travaux de superstructure de chaque ligne sera précédée de la livraison à la compagnie des travaux d'infrastructure exécutés par l'État. Cette livraison provisoire, ainsi que la livraison définitive, aura lieu aux conditions et suivant les formalités prévues aux paragraphes B, C, D du cahier des charges supplémentaires annexé à la convention du 26 juillet 1868.

« La compagnie devra ouvrir à l'exploitation les sections se rattachant à des lignes déjà exploitées et comprises entre deux stations principales des lignes dont les travaux lui auront été remis par l'État, de la manière prévue à l'alinéa précédent, dans le délai de dix-huit mois à dater de cette remise.

« La compagnie fera l'avance de tous les fonds nécessaires, tant pour les dépenses qu'elle aura à effectuer pour le compte de l'État, que pour l'exécution des travaux que l'État fera directement en vertu des paragraphes précédents. Dans le cas où le gouvernement désirerait renoncer au bénéfice de cette disposition, il devrait en prévenir la compagnie six mois au moins à l'avance. »

Art. 2. — Dans le dernier paragraphe de l'article 7 de la convention, les mots : « Elle sera remboursée, ainsi qu'il est dit à l'article 8 ci-après », sont remplacés par : « Elle sera remboursée et éteinte, ainsi qu'il est dit aux articles 8 et 10 de la convention, par compensation avec les dépenses de toute nature faites par la compagnie au compte de l'État sur les lignes des articles 2, 3 et 4. »

Sont annulés les premier, deuxième, troisième et quatrième paragraphes de l'article 12 de la convention du 28 juin 1883.

Au sixième et dernier paragraphe du même article, les mots : « fixés au présent article » sont remplacés par : « fixés à l'article 8. »

Art. 3. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de 3 francs.

Fait double à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture : ANDRAL.

Approuvé l'écriture : CH. BAÏHAUT.

(N° 72)

[24 décembre 1887]

Loi ayant pour objet de proroger le délai fixé par la loi du 20 août 1883 pour l'établissement des chemins de fer d'intérêt local de Moulins à Cosne, de Varennes-sur-Allier à Montvicq, de Commentry à Chambouchard et de Chantelle à Ebreuil.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Est prorogé pendant un nouveau délai de quatre années, qui expirera le 22 août 1891, le délai fixé par l'article 2 de la loi du 20 août 1883, promulguée le 22 du même mois, pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement, dans le département de l'Allier, des chemins de fer d'intérêt local de Moulins à Cosne, de Varennes-sur-Allier à Montvicq, de Commentry à Chambouchard et de Chantelle à Ebreuil.

. . . .

(N° 73)

[24 décembre 1887]

Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique des travaux à exécuter par la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans pour transformer la ligne de Paris à Limours et la ramener à la voie ordinaire.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter par la compagnie de Paris à Orléans, dans les conditions prévues par la convention du 28 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant, pour transformer la ligne de Paris à Limours et la ramener à la voie ordinaire.

Art. 2. — La déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour ces travaux ne sont par accomplies dans un délai de trois ans, à partir de la promulgation de la présente loi.

. . . .

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 74)

[14 mars 1888]

Retenues sur les salaires des cantonniers. — Versements à la Caisse des retraites pour la vieillesse et aux Caisses d'épargne.

Monsieur le Préfet, aux termes des décisions réglementaires des 30 avril 1861 (*) et 27 janvier 1879 (**), les cantonniers du service des ponts et chaussées subissent sur leur salaire une retenue dont le produit est versé à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse. L'âge de l'entrée en jouissance de la pension viagère est fixé à 60 ans; mais, lorsqu'un cantonnier est maintenu en activité après cet âge, son maintien a lieu d'année en année, et l'entrée en jouissance de sa rente est également prorogée chaque année jusqu'à 65 ans, date extrême fixée par les règlements de la Caisse des retraites pour la vieillesse.

D'autre part, la circulaire du 21 octobre 1885 (***) a réglé le mode de procéder à employer pour le versement, aux Caisses d'épargne, des retenues prélevées sur le salaire des cantonniers âgés de plus de 65 ans.

Mon attention a été appelée récemment sur la manière dont sont interprétées et appliquées les instructions de l'Administration au sujet des retenues exercées sur les salaires des cantonniers ayant dépassé l'âge de 60 ans. Une étude attentive de la question a permis de constater qu'il existait, à cet égard, dans la plupart des services, des manières de procéder absolument différentes, mais qui peuvent se résumer comme il suit. Tantôt les cantonniers maintenus après 60 ans continuent de verser à la Caisse des retraites pour la vieillesse jusqu'à 65 ans; au delà de cet âge, les versements sont faits à la Caisse d'épargne; tantôt les versements sont effectués d'office à la Caisse d'épargne dès

(*) *Annales*, 1861, p. 69.
(**) *Id.*, 1879, p. 428.
(***) *Id.*, 1885, p. 692.

l'âge de 60 ans. Dans quelques services enfin, aucune retenue n'est plus exercée sur les salaires passé 60 ans.

Ces interprétations différentes données aux instructions réglementaires ne sont pas sans causer du préjudice aux intérêts d'une classe de serviteurs très méritants ; il m'a paru, en conséquence, nécessaire de préciser les vues de l'Administration sur cette question.

Tous les cantonniers en activité doivent être, vis-à-vis de l'Administration, dans une situation identique : tel est le principe. Tous, par conséquent, doivent subir la même retenue sur leur salaire jusqu'au jour où ils sont définitivement congédiés. Si le montant de cette retenue cesse, à un moment quelconque, d'être versé à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, il doit l'être, à partir de ce moment, à la Caisse d'épargne.

J'estime d'ailleurs que le changement de destination des retenues doit être uniformément fixé à l'âge de 60 ans ; les versements opérés après cet âge à la Caisse des retraites n'apportent à la rente viagère qu'un appoint peu sensible, auquel les cantonniers préfèrent de beaucoup le petit pécule que leur procurera, au moment de leur licenciement, le remboursement de leur livret de Caisse d'épargne.

Il est juste, du reste, qu'à partir de 60 ans les cantonniers puissent jouir, s'ils le veulent, d'un bien qu'ils ont acquis par leurs économies, et, pour ce motif, il convient de leur accorder, dès ce moment, le droit d'entrer en jouissance de leur rente, ou, s'ils le préfèrent, d'ajourner cette jouissance d'année en année jusqu'à 65 ans. Cette dernière solution, s'ils l'adoptent, leur est d'ailleurs très profitable, puisque, si les *formalités exigées par la Caisse des retraites sont observées avec soin*, par eux-mêmes et *par les intermédiaires*, leur rente s'accroît, d'année en année, dans une proportion notable.

Guidé par ces diverses considérations, et d'accord avec M. le président du Conseil, ministre des finances, j'ai arrêté les dispositions suivantes :

Les cantonniers maintenus en activité après 60 ans auront, d'année en année, de cet âge à 65 ans, la faculté d'opter entre l'ajournement à un an de l'entrée en jouissance et la liquidation immédiate de leur rente sur les fonds de la Caisse des retraites pour la vieillesse. Dans tous les cas, après 60 ans, aucun versement de retenues ne sera plus fait à ladite Caisse.

A l'âge de 65 ans, la liquidation de la retraite deviendra obligatoire, et l'entrée en jouissance s'ensuivra.

Les cantonniers qui voudront faire ajourner la jouissance de leur rente à un an *devront en faire la demande dans les délais réglementaires*, c'est-à-dire dans le trimestre qui précède la date fixée pour l'entrée en jouissance.

S'ils ont omis de remplir cette formalité en temps utile, ils devront demander de suite la liquidation de leur rente, afin d'en toucher les arrérages dès le premier trimestre échu. Tout retard à cet égard leur serait préjudiciable, puisque, par suite de l'omission des formalités voulues, la rente ne recevrait plus aucun accroissement, et que, d'autre part, la retraite ne serait pas liquidée d'office.

Les cantonniers, qu'ils aient opté pour la liquidation immédiate ou pour l'ajournement de leur rente, pourront être maintenus en activité aussi longtemps qu'ils seront capables de faire un bon service.

Ils subiront, même après 60 ans et jusqu'à l'époque de leur licenciement définitif, la retenue réglementaire sur leur salaire.

La retenue, à dater de 60 ans, sera versée par les soins de l'Administration à la Caisse d'épargne (nationale ou privée). Ces versements continueront d'être faits conformément aux règlements en vigueur, *mais ils seront inscrits sur un livret spécial.*

Afin d'éviter, en effet, les inconvénients qui résulteraient de l'inscription, sur un même livret, des versements obligatoires opérés par l'administration et des versements volontaires que les cantonniers peuvent faire sur leurs économies, M. le ministre du commerce et de l'industrie vient, par une circulaire du 30 novembre 1887, de prescrire, sur ma demande, aux Caisses d'épargne privées de délivrer aux cantonniers deux livrets distincts qui porteront le même numéro, mais avec le mot *bis* sur l'un d'eux. De cette façon, l'Administration pourra conserver entre ses mains le livret mentionnant les retenues obligatoires, sans que les agents soient privés du droit de disposer de leurs économies.

Ces deux livrets ne continueront, bien entendu, d'exister qu'autant que les conditions spéciales qui en auront motivé la délivrance subsisteront elles-mêmes, et l'un d'eux devra être annulé, lorsqu'à l'époque de la cessation définitive des fonctions, le compte de chaque cantonnier sera réglé.

Cette facilité était d'ailleurs déjà prévue, en ce qui concerne la Caisse nationale d'épargne, par les articles 86 et 87 du règlement de cette Caisse.

Le cas échéant, il y aura lieu de réclamer le bénéfice de l'une de ces dispositions, selon la Caisse à laquelle les versements seront effectués.

Telles sont, monsieur le Préfet, les mesures qui m'ont paru de nature à améliorer la situation des cantonniers parvenus à la fin de leur carrière. Elles auront leur effet à dater du 1er janvier 1888.

J'ajouterai, en terminant, qu'en vue d'assurer le fonctionnement régulier de cette partie du service j'ai arrêté, de concert avec l'administration des finances, les dispositions complémentaires ci-après :

Lorsque les cantonniers, parvenus à l'âge de 60 ans et maintenus en activité, feront leur dernier versement à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, les ingénieurs en préviendront le trésorier général ou le receveur particulier préposé de cette Caisse, en même temps qu'ils lui transmettront les livrets de versement; ce fonctionnaire pourra ainsi facilement vérifier l'âge des déposants et s'assurer que les retenues sont bien versées à la Caisse des retraites jusqu'à l'âge voulu.

En outre, une mention indicative de la Caisse où les versements devront être effectués, sera dorénavant apposée par les ingénieurs en chef sur tous les mandats de payement délivrés au nom des cantonniers.

Les instructions nécessaires ont été données à ce sujet par M. le ministre des finances aux agents de son département (Circ. du 29 décembre 1887, art. 3).

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
Émile Loubet.

(N° 75)

[12 avril 1888]

Division du territoire de la France et de l'Algérie en dix-sept arrondissements d'inspection générale des ponts et chaussées.

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous informer que, par arrêté du 29 mars, le territoire de la France et de l'Algérie a été divisé, à partir du 16 avril 1888, en dix-sept arrondissements d'inspection générale des ponts et chaussées, constitués comme il suit :

NOMS des Inspecteurs généraux chargés des arrondissements	SERVICES ordinaires des départements	SERVICES SPÉCIAUX et CHEMINS DE FER
M. DELOCRE.	Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne.	Navigation de la Seine, 1re section (2e division), du pont de Montereau jusqu'aux fortifications d'amont de Paris; — 2e section, traversée de Paris; — 3e section (1re division), des fortifications d'aval de Paris à la borne kilométrique 79, à l'aval du pont de Poissy. Etudes, travaux et contrôle d'études et travaux des lignes de chemins de fer comprises dans le réseau du Nord. — Chemin de fer métropolitain.
M. FARGUE.	Oise, Somme, Seine-Inférieure, Eure, Calvados.	Navigation de la Seine; — 3e section (2e division), de l'aval du pont de Poissy à Rouen (Pont-de-Brouilly); — 4e section, depuis le pont de Brouilly, près Rouen, jusqu'à la mer; ports maritimes de commerce des départements de la Somme, de la Seine-Inférieure (1re et 2e sections), de l'Eure et du Calvados.
M. GRÉGOIRE.	Pas-de-Calais, Nord, Aisne, Ardennes.	Voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais; — canal de la Meuse à l'Escaut; — canal du Nord sur Paris; — navigation entre la Belgique et Paris; — canal de Saint-Quentin; — navigation de l'Escaut jusqu'à la frontière; — canal de Mons à Condé; — navigation de l'Oise et canal latéral à l'Oise; — contrôle de la Sambre canalisée et du canal de la Sambre à l'Oise; — canal de l'Oise à l'Aisne; — navigation de l'Aisne canalisée et canal latéral à l'Aisne; — canal des Ardennes; — ports maritimes de commerce des départements du Nord et du Pas-de-Calais; — service hydrométrique et annonce des crues pour la partie française des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser.
M. DUPUY.	Marne, Meuse, Meurthe-et-Moselle, Vosges, Haute-Marne.	Navigation de la Marne et canaux latéraux à la Marne; — canal de l'Aisne à la Marne; — canal de la Marne au Rhin; — canal de l'Est, de la frontière belge à la Saône; — Moselle canalisée. Études, travaux et contrôle d'études et travaux des lignes de chemins de fer comprises dans le réseau de l'Est.
M. DINET.	Aube, Yonne, Côte-d'Or, Haute-Saône, Belfort, Doubs, Jura, Saône-et-Loire.	Navigation de la Seine (1re section) de Marcilly à Montereau; — canal de la Haute-Seine; — rivière de l'Aube; — canal de la Haute-Marne; — canal de la Marne à la Saône; — canal de Saint-Dizier à Vassy; — navigation de l'Yonne, d'Armes à Montereau; — canal du Nivernais; — canal de Bourgogne; — navigation de la Saône (*moins la traversée de Lyon*); — canal du Centre; — canal du Rhône au Rhin; — canal de Montbéliard à la Haute-Saône.
M. RICOUR.	Rhône, Ain.	Études, travaux et contrôle d'études et travaux des lignes de chemins de fer comprises dans le réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.
M. GUILLEMAIN.	Haute-Savoie, Savoie, Isère, Hautes-Alpes, Drôme, Vaucluse.	Navigation du Rhône jusqu'à Arles; — navigation de la Saône dans la traversée de Lyon.

NUMÉROS d'ordre des inspections	NOMS des Inspecteurs généraux chargés des arrondissements	SERVICES ordinaires des départements	SERVICES SPÉCIAUX et CHEMINS DE FER
8e	M. PARTIOT.	Bouches-du-Rhône, Var, Basses-Alpes, Alpes-Maritimes, Corse.	Navigation du Rhône, d'Arles à la mer; — p… maritimes de commerce des départements des B… ches-du-Rhône, du Var, des Alpes-Maritimes et… la Corse. Études, travaux et contrôle d'études et tra… des chemins de fer Corses.
9e	M. PROMPT.	Loire, Haute-Loire, Ardèche, Lozère, Gard, Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales.	Navigation de la Loire (1re section), de la … supérieure du département de la Loire à Ro… (*pont du Bourbonnais*); — canal de Givors; — ét… du canal de jonction de la Loire au Rhône; — c… du Rhône à Cette; — contrôle du canal du Midi… Toulouse à Cette; — ports maritimes de comm… des départements du Gard, de l'Hérault, de l'… et des Pyrénées-Orientales.
10e	M. RENOUST DES ORGERIES.	Aveyron, Tarn, Haute-Garonne, Ariège.	Études, travaux et contrôle d'études et tr… des lignes de chemins de fer comprises dans l… seau du Midi.
11e	M. BASIN.	Gironde, Landes, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Gers, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne.	Navigation de la Garonne et de la Gironde; — c… trôle du canal latéral à la Garonne, de Toulo… Castets; — navigation du Tarn; — études et tra… relatifs au régime général des bassins de la G… ronne et de l'Adour et de leurs affluents et aux… sures propres à prévenir les inondations ou à… atténuer les conséquences; — ports maritimes… commerce des départements de la Gironde, … Landes et des Basses-Pyrénées.
12e	M. DE LAGRENÉ.	Vendée, Deux-Sèvres, Indre-et-Loire, Vienne, Charente, Charente-Inférieure.	Navigation de la Sèvre-Niortaise; — navig… de la Charente; — port de Marans et canal m… time de Marans à la Rochelle; — études du c… de jonction de la Loire à la Garonne; — Ports m… ritimes de commerce des départements de la Ve… et de la Charente-Inférieure. Etudes, travaux et contrôle d'études et trav… des lignes de chemins de fer comprises dans le … seau de l'Etat.
13e	M. FENOUX.	Finistère, Côtes-du-Nord, Morbihan, Ille-et-Vilaine, Loire-Inférieure.	Navigation de la Loire (4e section); — canal m… ritime de la Basse-Loire; — navigation de la … laine; — canal d'Ille-et-Rance; — canaux de N… à Brest et du Blavet; — ports maritimes de c… merce des départements du Finistère, des C… du-Nord, du Morbihan, d'Ille-et-Vilaine et de… Loire-Inférieure. Etudes, travaux et contrôle d'études et trav… des lignes de chemins de fer comprises dans le… seau de l'Ouest.
14e	M. JACQUET.	Manche, Orne, Mayenne, Maine-et-Loire, Sarthe, Eure-et-Loir.	Navigation de la Loire (3e section), de l'emb… chure du canal de Briare à Nantes; — navig… de la Mayenne, de la Sarthe, du Loir, de l'Oudon… de la Maine; — rivières et canaux navigables … département de la Manche; — service hydrom… que et de l'annonce des crues du bassin de la Loire… — ports maritimes de commerce du départ… de la Manche.

NOMS des Inspecteurs généraux chargés des arrondissements	SERVICES ordinaires des départements	SERVICES SPÉCIAUX et CHEMINS DE FER
M. GAUCKLER.	Loiret, Loir-et-Cher, Indre, Haute-Vienne, Creuse, Puy-de-Dôme, Allier, Cher, Nièvre.	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing; — navigation de la Loire (2e section), de Roanne au canal de Briare, et canal latéral à la Loire; — canal de Roanne à Digoin; — navigation de l'Allier; — canal de Berry et Cher canalisé; — canal de la Sauldre.
M. DONIOL.	Dordogne, Corrèze, Cantal, Lot.	Navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vézère; — navigation du Lot. Études, travaux et contrôle d'études et travaux des lignes de chemins de fer comprises dans le réseau d'Orléans.
M. STOECKLIN.	Alger, Oran, Constantine.	Ports maritimes de l'Algérie. Contrôle de la construction et direction du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer algériens.

Je donne connaissance de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef en résidence dans votre département.

Recevez, etc....

Le Ministre des travaux publics.

Pour le Ministre et par autorisation :

Pour le Conseiller d'État, Directeur du personnel, du secrétariat et de la comptabilité :

Le chef de la 1re division,

E. NOBECOURT.

PERSONNEL

(N° 76)

Mars 1888

I. — INGÉNIEURS.

1° PROMOTIONS.

Décret du 17 mars. — M. **Dupuy**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur Général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 mars 1888.

Décret du 28 mars. — M. **Brosselin**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur Général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 mars 1888.

Idem. — M. **Martin** (Jules), Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur Général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 25 mars 1888.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 26 février. — M. **Petsche** (Albert), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Bayeux, aux services ordinaire et maritime du département du Calvados, et du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, est mis à la disposition de M. le Préfet de la Seine, pour être attaché au service municipal de Paris, en remplacement de M. **de Tavernier**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

M. **Petsche** est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 27 février. — M. **Moïtre** (Henri), Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service de la Compagnie des chemins de

fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, en qualité d'Ingénieur du service des canaux, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, pour remplir, à la même Compagnie, les fonctions d'Ingénieur au service de l'exploitation des chemins de fer.

Arrêté du 6 *mars*. — M. **Bunau-Varilla**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, en congé sans traitement, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à remplir les fonctions d'Ingénieur des travaux à la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama.

Arrêté du 10 *mars*. — M. **Bergès** (Achille), Ingénieur ordinaire de 3e classe, en congé sans traitement, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, pour remplir les fonctions d'Ingénieur divisionnaire à la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama.

4° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 1er *mars*. — M. **Getten**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, précédemment détaché au service de l'Administration des Protectorats et remis à la disposition du Département des Travaux publics, est mis en disponibilité pour défaut d'emploi, avec les deux tiers de son traitement.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Lancelin**, Inspecteur Général de 2e classe. . .	8 mars.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Bonnet** (Edmond), Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite.	26 janvier.
M. **Proszynski** (Gabriel), Élève-Ingénieur.	8 février.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 18 *février*. — Le service de liquidation d'entreprises du chemin de fer de Brou à Bessé (4e lot), précédemment confié, à titre de mission personnelle, à M. **Meugy**, Ingénieur en Chef, à Nantes, est supprimé.

Les archives de la construction de cette ligne seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État.

Idem. — Le service ordinaire du département du Puy-de-Dôme, qui formait trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti en deux arrondissements qui prennent la dénomina-

tion d'arrondissement de l'Ouest et d'arrondissement de l'Est, et sont constitués comme il suit :

Arrondissement de l'Ouest. Clermont-Ferrand.

Routes nationales n°s 9, 89, 122, 141 et 143. (327 kilomètres).

Service hydraulique :

Partie Ouest du département déterminée par la ligne de faîte des vallées de l'Allier et de la Dore, au Sud du pont de Cournon, et par le cours de la rivière de l'Allier au nord du même pont.

M. **Tavera**, Ingénieur ordinaire de 2e classe.

Arrondissement de l'Est. Thiers.

Routes nationales n°s 81, 89 et 106. . . . . . (146 kilomètres).

Navigation de la Dore . . . . (35 kilomètres.)

Service hydraulique :

Partie Est du département déterminée comme il vient d'être dit.

M. **Lepère**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire.

M. **Renault**, Conducteur faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, disponible par suite de la suppression de l'arrondissement de l'Est, reste provisoirement attaché au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme, jusqu'à ce qu'il soit possible de l'appeler à une nouvelle destination.

Arrêté du 18 *février*. — Le service de la navigation de l'Allier, réparti en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, formera trois arrondissements constitués comme il suit :

1er arrondissement.

Section de Saint-Arcons (Haute-Loire), au pont de Cournon. . . . . (110 kilomètres)

M. **Tavera**, Ingénieur ordinaire de 2e classe déjà chargé, à la résidence de Clermont-Ferrand, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département du Puy-de-Dôme.

2e arrondissement.

Section du pont de Cournon à la limite des départements du Puy-de-Dôme et de l'Allier. . . . . (50 kilomètres).

M. **Lepère**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire déjà chargé, à la résidence de Thiers, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département du Puy-de-Dôme.

3e arrondissement.

Section de la limite des départements du Puy-de-Dôme et de l'Allier à la Loire . . . . (126 kilomètres).

M. **Lemoine** (Armand), Ingénieur ordinaire de 3e classe à Moulins.

Arrêté du 18 février. — Les services de construction du chemin de fer de Vendôme à Pont-de-Braye (M. **Modelski**, Ingénieur en Chef, à Tours) et du raccordement de la gare de la Prairie-au-Duc avec la gare de la Compagnie d'Orléans, à Nantes (M. **Meugy**, Ingénieur en Chef, à Nantes), sont supprimés.

Les archives de ces services seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État.

Idem. — Les services d'études et de construction des chemins de fer ci-après désignés sont supprimés, savoir :

Saint-Loup-de-la-Salle à Beaune; } M. **Bonneau du Martray**, Ingénieur en Chef, à Dijon.
Épinac à Velars. }

Longeray à Divonne. M. **Delestrac**, Ingénieur en Chef, à Bourg.

Annecy à Albertville. M. **Koziorowicz**, Ingénieur en Chef, à Annecy.

Givors à Lozanne. M. **Gobin**, Ingénieur en Chef, à Lyon.

Arrêté du 23 février. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Cette est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. **Dellon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé à la résidence de Montpellier, du service maritime du département de l'Hérault.

Contrôle commercial.

MM. **d'Ivernois** } Inspecteurs principaux de l'Exploitation commerciale des chemins de fer.
David }

Marcel, Inspecteur particulier de l'Exploitation commerciale des chemins de fer, à Marseille.

Contrôle technique.

M. **Batard-Razelière**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Cette.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en résidence à Cette.

Police.

Les Officiers et Maîtres de port de Cette.

Arrêté du 5 mars. — M. **Dumas**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé d'une mission d'études à l'étranger, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Romorantin, en remplacement de M. **Wallet**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — La résidence de l'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées chargé du 3e arrondissement du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest (Travaux neufs et entretien), est transférée de Bayeux à Caen.

Idem. — Le 3e arrondissement (Travaux neufs et entretien) du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, vacant, à la résidence de Bayeux, par suite du départ de M. **Petsche**, est rattaché aux attributions de M. **Barbé**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, déjà attaché, à la résidence de Caen, aux services ordinaire et maritime du département du Calvados et au service des chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Boreux**.

Idem. — Le service ordinaire du département de Seine-et-Oise, qui formait cinq arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti en trois arrondissements qui sont constitués comme il suit :

Arrondissement du Nord. Résidence : Pontoise.

Routes nationales nos 1, 13; — (Section de Poissy à Limay), 14, 14 annexe, 15, 16, 17, 183 — (Section de Limay à la limite du département de l'Eure), 184 — (Section d'Achères à Pontoise), 192.

Service hydraulique :

Partie Nord-Ouest du département déterminée : au Nord, par la route nationale no 2; au Sud, par le chemin de fer de Paris à Rouen, entre la limite du département de la Seine et Poissy, et par le cours de la Seine, entre Poissy et la limite du département de l'Eure.

M. **Marion**, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

M. **Marion** reste d'ailleurs attaché au service de la navigation de l'Oise et au service de la liquidation du chemin de fer d'Épinay à Luzarches.

Arrondissement de l'Ouest. Résidence : Versailles.

Routes nationales n°s 10, 12, 13 — (Section de la limite du département de la Seine à Poissy et de Limay à la limite du département de l'Eure), 182, 183 — (Section de la limite du département d'Eure-et-Loir à Limay), 184 — (Section de Versailles à Achères), 185, 186, 187, 188 — (Section d'Ablis à la limite du département d'Eure-et-Loir), 189 et 191 — (Section d'Ablis à Mareil).

Service hydraulique :

Partie Ouest du département déterminée : au Nord, par le chemin de fer de Paris à Rouen, entre la limite du département de la Seine et Poissy, et par le cours de la Seine, entre Poissy et la limite du département de l'Eure; au Sud, par la ligne de faîte des vallées de l'Yvette et de l'Orge.

M. **Legouëz**, Ingénieur ordinaire de 2e classe.

M. **Legouëz** reste d'ailleurs attaché au service des chemins de fer de Dreux à Maintenon et de Maintenon à Auneau.

Arrondissement du Sud-Est. Résidence : Paris.

Routes nationales n°s 2, 3, 5, 7, 19, 20, 34, 188 — (Section de la limite du département de la Seine à Ablis), 191 — (Section de Corbeil à Ablis).

Service hydraulique :

Partie Sud-Est du département déterminée : au Nord, par la route nationale n° 2; au Sud, par la ligne de faîte des vallées de l'Yvette et de l'Orge.

M. **Régimbeau**, Ingénieur ordinaire de 2e classe.

M. **Regimbeau** reste d'ailleurs attaché au service du chemin de fer d'Auneau à Étampes.

MM. **Lesecq-Destournelles**, Ingénieur ordinaire, et **Borgnon**, Sous-Ingénieur, disponibles par suite de la suppression des arrondissements du Nord-Ouest et du Sud (ancienne organisation), resteront attachés au service du département de Seine-et-Oise jusqu'au 1er juillet 1888, en vue d'assurer la liquidation et la remise du service.

Arrêté du 8 mars. — M. **Rosaire** (Gustave), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, attaché, à la résidence de Soissons, au service ordinaire du département de l'Aisne, passe à la résidence de Bayeux, au service ordinaire et au service maritime du département du Calvados — arrondissement du Nord-Ouest, — en remplacement de M. **Petsche**, appelé à une autre destination.

M. **Rosaire** continuera de remplir les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Arrêté du 10 *mars.* — Le service des études du chemin de fer de Pont-Audemer à Port-Jérôme, avec traversée souterraine de la Seine et prolongement jusqu'au Havre et raccordement vers Caudebec (M. **Cordier**, Ingénieur en Chef, à Évreux), et du raccordement, à Rouen, des chemins de fer d'Orléans à Rouen et de Paris à Rouen (M. **Alexandre**, Ingénieur en Chef, à Dieppe), est supprimé.

Arrêté du 17 *mars.* — L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées adjoint à l'Ingénieur en Chef du service central des Phares et Balises, assistera aux délibérations de la Commission des Phares.

Il aura voix consultative.

Arrêté du 19 *mars.* — M. **Dupuy**, nommé Inspecteur Général de 2e classe par Décret du 17 mars, est chargé de l'Inspection des services d'études, travaux et Contrôle de travaux des lignes de chemins de fer comprises dans le réseau de l'Est, qui avait été provisoirement confié à M. **Delocre**.

L'Inspection des services de chemins de fer du réseau de l'Est prend le n° 1 *bis*.

Décision du 19 *mars.* — Par arrêté du 11 janvier, le service de construction du chemin de fer de Nantes à Segré (M. **Meugy**, Ingénieur en Chef, à Nantes), a été supprimé à dater du 1er février 1888.

M. **Meugy** reste chargé, avec le concours de M. l'Ingénieur ordinaire **Cosmi**, du Contrôle des travaux exécutés par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest sur la section de la ligne de Nantes à Segré, comprise entre Nantes et Candé.

Il conserve d'ailleurs la liquidation de l'entreprise des travaux de ballastage et de pose des voies sur la section de Candé à Segré (M. **Vidal**, Ingénieur ordinaire) et le règlement des comptes du 1er lot d'infrastructure de la section de Nantes à Candé (M. **Cosmi**, Ingénieur ordinaire).

Arrêté du 23 *mars.* — M. **Boulangier**, Ingénieur ordinaire de 1re classe en congé sans traitement, est remis en activité et chargé d'une mission spéciale en Russie et en Sibérie.

Il étudiera les questions qui se rattachent à la construction des chemins de fer projetés ou en cours d'exécution dans ces pays.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4ᵉ classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

1ᵉʳ mars. — M. **Duclaux** (Joseph), Concours de 1880, nº 541, Basses-Alpes, service ordinaire.

Idem. — M. **Duba** (Claudius), Concours de 1882, nº 117, Lot, service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.

19 *mars.* — M. **Yèvre** (Fernand), Concours de 1881, nº 481, Loiret, service ordinaire.

23 *mars.* — M. **Viguier** (Jules), Concours de 1881, nº 280, Cher, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne.

2° AVANCEMENT.

23 *mars.* — M. **Levavasseur** (Frédéric), Conducteur de 4ᵉ classe, détaché au service des Travaux publics de la Guyane Française, est élevé à la 3ᵉ classe de son grade.

3° CONGÉS.

10 *mars.* — M. **Renoux** (Remis), Conducteur de 2ᵉ classe détaché au service de l'hydraulique agricole du département des Basses-Alpes, est mis, sur sa demande, en congé de deux ans sans traitement.

19 *mars.* — M. **Houde** (Émile), Conducteur de 2ᵉ classe, précédemment détaché au service vicinal du département de l'Aisne, est mis en congé sans traitement.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

10 *mars.* — M. **Daniel** (Léodgard), dit **du Rozaire**, Conducteur de 2ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Corse, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama.

23 *mars.* — Est rapporté l'arrêté du 1ᵉʳ février dernier, par

lequel **M. Couturier** (Louis), Conducteur de 3e classe, a été mis en disponibilité pour défaut d'emploi avec les deux tiers de son traitement.

M. Couturier est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, à la résidence de Glos-Montfort.

23 *mars*. — **M. Moffre** (Léonce), Conducteur de 4e classe, détaché au service de la Compagnie des canaux du Midi, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Société anonyme des verreries de Carmaux.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Duffaud** (Pierre), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi	23 nov. 1887
M. **Lhombral** (Émile), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama .	26 janv. 1888
M. **Nolhac** (Jean), Conducteur de 1re classe, Gard, service du canal du Rhône à Cette.	14 fév. 1888
M. **Montet** (Louis), Conducteur de 1re classe, Lozère, service ordinaire	18 fév. 1888

6° DÉCISIONS DIVERSES.

4 *février*. — **M. Casteras** (Hippolyte), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études des chemins de fer des Pyrénées Centrales, passe dans le département de l'Ariège, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Dubois**.

Idem. — **M. Marty** (Étienne), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Lombez, passe dans le département de l'Ariège, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Dubois**.

6 *mars*. — **M. Roger** (Alfred), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département des Côtes-du-Nord, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Brieuc au Légué, passe dans le département du Finistère, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Carhaix à Morlaix.

10 *mars*. — **M. Proust** (Amédée), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Eure, au service de la navigation

de la Seine (3e section — 2e division), passe dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Ceinture.

10 *mars*. — M. **Bouvart** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, passe dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans.

Idem. — M. **Deltour** (Édouard), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, passe dans le département du Tarn, même service.

14 *mars*. — M. **Thibeaud** (Alexandre), conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemins de fer de Marvejols à Neussargues, passe au service ordinaire du département de la Lozère.

16 *mars*. — M. **Rousset** (Daniel), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Bouches-du-Rhône, au service des études et travaux du chemin de fer de La Calade à Salon, passe dans le département du Gard, au service du canal du Rhône à Cette.

Idem. — Les Conducteurs ci-après désignés, attachés au service des études et travaux des chemins de fer du département de la Corse, passent au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du même département, savoir :

MM. **Bronzini** (Jean), Conducteur de 1re classe;
Puccinelli (Eugène), Conducteur de 2e classe;
Susini (Basile)
Crudeli (Laurent) } Conducteurs de 3e classe.
Rafini (Mathieu)

Idem. — MM. **Castres** (Pierre), Conducteur de 1re classe, et **Querbes** (Eugène), Conducteur de 2e classe, attachés au service maritime du département de l'Hérault, sont attachés, en outre au service du Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Cette.

17 *mars*. — M. **Jaffeux** (Blaise), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme, passe dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Constantine.

Idem. — M. **Lambert** (Jules), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service des études du chemin de fer métropolitain et, en outre, au service du Contrôle

des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'Est, est chargé, dans le service des travaux du port du Havre, d'une mission analogue à celles que remplissent les Élèves-Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

19 *mars*. — M. **Jondot** (Joseph), Conducteur de 2ᵉ classe attaché, dans le département du Rhône, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lozanne à Paray-le-Monial, passe au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Collonges à Saint-Clair, même département.

Idem. — M. **Fillon** (Jacques), Conducteur de 1ʳᵉ classe attaché, dans le département du Rhône, au service ordinaire et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Collonges à Saint-Clair, reste exclusivement attaché au service ordinaire du département du Rhône.

Idem. — M. **Nouailhac** (Honoré), Conducteur de 1ʳᵉ classe attaché, dans le département de la Drôme, au service de la navigation du Rhône, et en outre, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Guilhot** (Joseph), Conducteur de 2ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Drôme, passe, dans le même département, au service de la navigation du Rhône et sera attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

23 *mars*. — M. **Pastells** (Antoine), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, passe au service des études et travaux du chemin d'Auneau à Étampes, même département.

Idem. — MM. **Saintigny** (Charles), Conducteur de 2ᵉ classe et **Gardette** (François), Conducteur de 4ᵉ classe, attachés au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme, passent au service de la navigation de l'Allier, même département.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 77)

[24 juin 1887]

Voirie (grande). — Routes départementales. — (Sieur Collignon.)

La dégradation de l'accotement d'une route départementale par des transports constitue une contravention de grande voirie prévue et réprimée par l'ordonnance du 4 août 1731. — En conséquence, le contrevenant doit être condamné à l'amende et aux frais du procès-verbal.

L'amende ne peut pas être inférieure à 25 francs.

Réparation du dommage causé : non lieu à condamnation de ce chef, le requérant avait réparé le dommage.

Procédure. — Ministre des travaux publics. Recours incident. — Le ministre des travaux publics n'est pas recevable à former un recours incident en matière de contravention de grande voirie (*).

VU LA REQUÊTE du sieur Collignon, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 6 février 1886, par lequel le Con-

(*) Cette décision a été rendue contrairement aux conclusions de M. le commissaire du gouvernement. M. Marguerie a exposé la doctrine admise par la Cour de cassation, en ce qui concerne la non-recevabilité de l'appel incident du ministère public, en matière pénale. Il est de jurisprudence constante que cet appel n'est recevable ni en matière criminelle, ni en matière correctionnelle, ni en matière de simple police, après l'expiration des délais impairs pour l'appel ordinaire. La Cour de cassation décide que la disposition de l'article 443 du Code de procédure civile, duquel il résulte que la partie peut faire appel incident, en tout état de cause et même à l'audience, ne s'applique pas aux matières pénales, pour lesquelles il existe un code spécial, qui dans la pensée de la Cour a dérogé au principe général de l'article 443 (Voy. cass. ch. crim., 27 décembre 1811; et 25 avril 1823, min. pub., Dall. Rép., v° *Appel incident*, n° 172; — cass., ch. crim., 24 juillet 1818, Dall. Rép., v° *Acquiescement*, n° 919; — cass., 12 mai 1855, Finès, Dall., 1855, p. 443; — Rennes, 17 mars 1869; Dougau, 1870, 2, p. 206 (*Rec. des Arr. du C. d'Etat*).

Malgré l'autorité de ces précédents, M. Marguerie a conclu à la recevabilité de l'appel incident du ministre qui, en matière de grande voirie, exerce l'ac-

seil de préfecture de la Meuse l'a condamné à 24 francs d'amende, 20 francs de dommages-intérêts et aux frais du procès-verbal pour avoir dégradé l'accotement de la route départementale n° 5, par le passage journalier de ses voitures;

Vu les observations du Ministre des travaux publics, ensemble le recours incident du dit Ministre, tendant à l'annulation de l'arrêté du 6 février 1886, pour fausse application de la loi, et à la condamnation du sieur Collignon à 25 francs d'amende et aux dépens, par les motifs que la contravention est constante; mais que c'est à tort que le Conseil de préfecture n'a condamné le sieur Collignon qu'à 24 francs d'amende, par application de la loi du 6 octobre 1791, qu'il aurait dû appliquer au contrevenant l'ordonnance du 4 août 1731, et le condamner à une amende de 25 francs et aux dépens;

Vu l'ordonnance du 4 août 1731;

Vu la loi du 23 mars 1842;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le sieur Collignon s'est servi sans autorisation, pour ses transports, de l'accotement de la route départementale n° 5, qu'il a dégradée par le passage journalier de ses voitures; que ce fait constitue une contravention à l'ordonnance sus-visée du 4 août 1731, et que, par suite, c'est à bon droit que le sieur Collignon a été condamné par le Conseil de préfecture à une amende et aux frais du procès-verbal;

Sur le recours incident du Ministre des travaux publics :

Considérant que le Ministre des travaux publics soutient que le minimum de l'amende encourue, aux termes de l'ordonnance du 4 août 1731 et de la loi du 23 mars 1842, était de 25 francs;

Considérant que si c'est à tort et contrairement aux dispositions précitées que le Conseil de préfecture n'a condamné le sieur Collignon qu'à une amende de 24 francs, le Ministre ne pouvait demander le relèvement de l'amende que par la voie

---

tion publique. Il a fait observer à l'appui de son opinion qu'aucune des raisons qui ont fait repousser cette recevabilité par la Cour de cassation ne se reproduit en matière de contravention devant le Conseil d'Etat. C'est ainsi qu'en matière correctionnelle, une des raisons qui font interdire l'appel incident au ministère public vient de ce que le délai de l'appel principal est plus long pour lui que pour la partie; cette raison n'existe plus en matière administrative où le délai du recours principal accordé au Ministre des travaux publics est au contraire plus court que le délai du pourvoi de la partie. En effet, le point de départ du délai est pour le Ministre la date même de l'arrêté du conseil de préfecture attaqué, alors que pour la partie ce délai ne court que de la notification dudit arrêté (*Extrait du Recueil des Arr. du C. d'Etat*).

d'un recours principal introduit dans les trois mois de l'arrêté attaqué, et qu'en dehors de ce délai il ne pouvait se pourvoir que dans l'intérêt de la loi;

Considérant, dès lors, que le recours incident du Ministre formé plus de trois mois après l'arrêté attaqué n'est pas recevable;

En ce qui concerne la réparation des dommages :

Considérant qu'il est reconnu par l'Administration que les dommages causés à la route ont été réparés par les soins du contrevenant; qu'il y a lieu dès lors de le décharger de la condamnation prononcée de ce chef contre lui par le conseil de préfecture... (Décharge de la réparation du dommage. Surplus des conclusions du sieur Collignon et recours incident du Ministre rejetés. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 78)

[25 juin 1887]

Ponts à péage. — Travaux publics. — Droits des concessionnaires. — Vente amiable à deux départements. — Conditions. — Demande en nullité. — Compétence judiciaire. — (Sieurs Malboz et Teyssier.)

Les concessionnaires d'un pont à péage ont transmis à deux départements, sous certaines conditions relatives à des travaux à effectuer, les droits résultant pour eux de l'acte de concession. — Ultérieurement, ils contestent la validité de cette transmission amiable, et ils demandent au tribunal civil de la déclarer nulle et non avenue, avec dommages-intérêts fondés tant sur le rachat et ses conséquences, que sur le préjudice résultant de la destruction d'une partie du pont par le fait de l'Administration, si mieux n'aiment les départements, accepter purement et simplement ladite vente, à la charge par ceux-ci de faire tous les travaux nécessités par l'état du pont. — L'autorité judiciaire est compétente à l'exclusion du conseil de préfecture. — Ladite cession est un contrat de droit civil. L'autorité judiciaire devra seulement surseoir s'il se présente des questions dont la solution exige l'interprétation du cahier des charges de la concession elle-même (*).

(*) On distingue ici entre l'interprétation ou l'application de l'acte même de

Conflits d'attributions. — Préfet condamné aux dépens.

Le préfet ne peut pas être condamné aux dépens à raison du déclinatoire proposé par lui comme représentant de la puissance publique. — La disposition du jugement qui prononce cette condamnation doit être déclarée nulle par le tribunal des Conflits, alors même que le conflit est invalidé et la cause renvoyée devant l'autorité judiciaire (*).

Vu l'arrêté, en date du 15 avril 1887, par lequel le préfet de l'Ain a élevé le conflit d'attributions dans une instance pendante devant le tribunal de première instance de Bourg, entre les consorts Malboz et Teyssier et le département de l'Ain, représenté par son préfet;

Vu l'acte en date du 23 août 1884 par lequel les sieurs Malboz et Teyssier cèdent aux départements de l'Isère et de l'Ain, représentés par leurs préfets, tous leurs droits de concessionnaires du pont d'Evieu, à la charge par eux de faire, au préalable et avant prise de possession par les acquéreurs, certains travaux énumérés dans un arrêté antérieur et après que le pont aura été soumis à l'épreuve réglementaire;

Vu l'assignation donnée au préfet de l'Ain le 23 juillet 1886 par les sieurs Malboz et Teyssier; aux fins de voir dire et déclarer « que la vente du 23 août 1884 n'a jamais existé et que la concession des droits de péage du pont d'Evieu est et restera la propriété des requérants jusqu'à son expiration, si mieux n'aiment les départements de l'Ain et de l'Isère accepter purement et simplement ladite vente, à la charge par eux de faire tous les travaux nécessités par l'état du pont; en outre, s'entendre les défendeurs condamner à payer aux requérants des dommages et intérêts à fixer par états et déclarations, et tous dépens »;

Vu les conclusions à fin d'incompétence en date du 5 décembre

---

concession, que l'on regarde comme un marché de travaux publics, et le contrat civil de vente intervenu à l'occasion de cette concession. — Voy., 24 janvier 1872 (Ministre des travaux publics contre Boulland, *Ann.* 1873, p. 380), et les arrêts de la Cour de cassation cités en note : 24 août 1870, Chemins de fer du Midi et d'Orléans, D. 71, 1, p. 161; — 1er février 1871, D. 72, 1, p. 69; — 16 mai 1872 (Ministre des travaux publics contre Chemins de fer de l'Est, *Ann.* 1873, p. 818), et en note l'avis du Ministre des travaux publics.

(*) Voy. les notes sur les conflits du 22 janvier 1887, Cauvet, p. 72, et du 23 avril 1887, conflit négatif, Gillet, p 326 (*Rec. des Arr. du C. d'Etat*). — On remarquera que, dans le conflit ci-dessus, le préfet de l'Ain, avant de proposer son déclinatoire, avait produit, par l'intermédiaire de son avoué, des conclusions à fin d'incompétence au nom du département partie en cause.

1886, présentées au nom et par l'avoué du préfet de l'Ain, ensemble le mémoire en déclinatoire signé dudit préfet le 15 du même mois, concluant à l'incompétence du tribunal par le motif que la demande des requérants exige l'examen des conditions de l'acte de concession consentie par l'autorité administrative et des conséquences du rachat de cette concession ; qu'il s'agit dès lors d'une contestation entre les concessionnaires et l'Administration en matière de travaux publics, et que c'est à tort que cette demande a été portée devant le tribunal civil;

Vu les conclusions par lesquelles les requérants combattent le déclinatoire et demandent au tribunal de se déclarer compétent;

Vu les conclusions du procureur de la République tendant à l'admission du déclinatoire;

Vu le jugement en date du 8 avril 1887, par lequel le tribunal de Bourg rejette le déclinatoire et condamne le préfet aux dépens de l'incident, par le motif qu'il ne s'agit pas au procès d'interpréter ni l'acte de concession du pont d'Evieu, ni le cahier des charges, mais uniquement de se prononcer sur la validité de la vente du 24 août 1884, contrat d'ordre purement civil;

Vu... (conclusions par lesquelles le procureur de la République communique au tribunal l'arrêté de conflit et requiert qu'il soit sursis à toute procédure; — jugement ordonnant le sursis);

Vu la lettre du ministre de l'intérieur à son collègue de la justice, estimant qu'il y a lieu d'annuler l'arrêté de conflit;

Vu le mémoire présenté par MM. Malboz et Teyssier et concluant à l'annulation de l'arrêté de conflit;

Vu l'article 13, titre II, de la loi des 16-24 août 1790, la loi du 16 fructidor an III et l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 30 juillet 1880, relative au rachat des ponts à péage;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831, le règlement du 26 octobre 1849 et la loi du 24 mai 1872;

CONSIDÉRANT que la demande des sieurs Malboz et Teyssier avait pour objet de faire considérer comme nulle et non avenue la cession amiable faite par eux, aux départements de l'Ain et de l'Isère, des droits de péage qui leur appartenaient sur le pont d'Evieu avec dommages-intérêts à fixer par états et provenant tant du rachat lui-même et de ses conséquences que du préjudice résultant pour eux de la destruction d'une partie du pont par le fait de l'Administration;

Considérant que ladite cession est un contrat de droit civil

dont l'autorité judiciaire peut seule connaître, sauf à elle à surseoir dans le cas où il se présenterait des questions dont la solution exigerait l'interprétation du cahier des charges ou de la concession elle-même, mais qu'aucune question de ce genre n'est actuellement soulevée ;

Que c'est donc à bon droit que le tribunal de Bourg a rejeté le déclinatoire du préfet de l'Ain et maintenu sa compétence en ce qui concerne la demande en nullité de la cession et le chef de dommages-intérêts qui s'y rattache ;

Mais considérant que, lorsqu'il propose un déclinatoire, le préfet agit comme représentant la puissance publique, et qu'il ne peut être considéré comme partie en cause ni être condamné aux dépens.

Art. 2. Arrêté de conflit annulé. Art 3. — Est considérée comme nulle et non avenue la disposition du jugement rendu par le tribunal civil de Bourg, le 7 avril 1887, qui condamne le préfet aux dépens de l'incident.

(N° 79)

[1er juillet 1887]

Cours d'eau non navigables. — Associations syndicales. — Canal d'irrigation. — Taxes. — (Syndicat du canal de Carpentras contre sieur Requin et autres.)

Décidé que les parcelles, à l'occasion desquelles la réclamation a été formée, sont susceptibles de profiter de l'irrigation au moyen des filioles du canal. — Rétablissement au rôle.

Réclamation. — Timbre. — Pourvoi d'un syndicat d'irrigation formé par une requête unique sur timbre contre cinq arrêtés rendus au profit de cinq associés différents, bien que la cote de chacun d'eux soit supérieure à 30 francs : pourvoi recevable, seulement en ce qui concerne le premier dénommé. Non-recevabilité à l'égard des autres (*).

VU LA REQUÊTE présentée par le syndicat du canal d'irrigation de Carpentras, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler —

(*) Rapp. 6 février 1880, commune de Castelmayran, p. 142 (*Rec. des Arr. du C. d'Etat*).

cinq arrêtés du 26 février 1883, par lesquels le Conseil de préfecture du département de Vaucluse l'a condamné à rembourser aux sieurs Requin, Pagnon, Inguimberty, Figuière et Ramade, les taxes versées par eux comme souscriptions aux eaux du dit canal :— *Ce faisant, attendu* que, pour obtenir décharge des dites taxes il ne suffisait pas que les terrains des propriétaires ci-dessus désignés ne fussent pas arrosés ; qu'il était nécessaire qu'à raison de leur niveau, ils ne fussent pas susceptibles d'arrosage; dire que le syndicat n'est pas tenu de rembourser les sommes versées par les sieurs Requin et autres ;

Vu les observations en défense des sieurs Requin, Pagnon, Ramade et Inguimberty, par lesquelles les propriétaires concluent au rejet du pourvoi, par le motif que le canal ne leur fournit pas les eaux nécessaires à l'irrigation de leurs terrains ;

Vu le décret du 15 février 1853 qui a constitué l'association syndicale du canal de Carpentras ;

Vu la loi du 21 avril 1832 et celle du 14 floréal an XI ;

CONSIDÉRANT que les cinq arrêtés contre lesquels s'est pourvu le syndicat du canal d'irrigation de Carpentras ont été rendus sur les réclamations de cinq propriétaires différents, les sieurs Requin et autres, et à raison de parcelles distinctes ; qu'en outre les taxes dont chacun desdits propriétaires a obtenu la décharge étaient supérieures à 30 francs, et que l'art. 28 de la loi du 21 avril 1832 n'a dispensé de timbre les réclamations en matière de contributions directes et de taxes assimilées aux dites contributions que lorsqu'elles ont pour objet une cote inférieure à ce chiffre ; qu'il résulte de ce qui précède que le syndicat devait former un pourvoi distinct contre chaque arrêté, et qu'ainsi la requête collective n'est recevable qu'en ce qui concerne le sieur Requin, premier dénommé dans ladite requête :

En ce qui touche le sieur Requin :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment des rapports ci-dessus visés des ingénieurs des ponts et chaussées, en date des 13 et 19 mars 1887, que les filioles n°s 6 et 4 *ter* du canal Saint-Hilaire sont établies de manière à permettre au sieur Requin d'arroser les parcelles de terrain qui ont fait l'objet de sa réclamation ; que, dès lors, le syndicat est fondé à soutenir que c'est à tort que le Conseil de préfecture a accordé à ce propriétaire le remboursement des taxes que celui-ci a payées à raison desdites parcelles... (Arrêté annulé. Rétablissement au rôle du sieur Requin. Conclusions en ce qui concerne les sieurs Pagnon, Inguimberty, Figuière et Ramade rejetées.)

(N° 80)

[1er juillet 1887]

Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Maison d'école. — (Commune de Laleu contre sieur Deshayes).

Cautionnement. — Demande par la commune à l'entrepreneur d'un cautionnement : rejet : le conseil de préfecture et le Conseil d'État ont déchargé définitivement l'entrepreneur de toutes ses obligations à l'égard de la commune.

Expertise. — La circonstance qu'un cahier des charges contiendrait une clause par laquelle l'architecte directeur serait chargé de recevoir les travaux et de vérifier le compte de l'entrepreneur ne fait pas obstacle au droit pour le conseil de préfecture d'ordonner une expertise pour établir le décompte.

— Demande d'une nouvelle expertise. Rejet : la première a été régulière et complète.

Retard dans l'exécution des travaux. — Clause pénale inapplicable contre l'entrepreneur : le retard provient de modifications prescrites par la commune en cours d'exécution.

Intérêts alloués à partir de la demande adressée au préfet pour être soumise au conseil de préfecture.

VU 1° LA REQUÊTE de la commune de Laleu... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du conseil de préfecture de l'Orne du 30 juin 1883 dans les dispositions de cet arrêté par lesquelles le dit conseil de préfecture, sur la demande en règlement de compte formée par le sieur Deshayes, entrepreneur des travaux de construction d'une maison d'école, a ordonné une expertise à l'effet d'établir le décompte de l'entreprise et de vérifier la partie des travaux qui n'avait pas encore été reçue par l'architecte, a condamné la commune à payer à l'entrepreneur les intérêts de la somme de 1.000 francs depuis le 2 février 1883 jusqu'au 5 juin suivant, et a refusé d'ordonner le versement du cautionnement exigé par le cahier des charges de l'entreprise; 2° la requête de la même commune de Laleu... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un second arrêté du même conseil de préfecture du 26 juin 1885 dans les dispositions de cet arrêté par lesquelles ledit conseil de préfecture a refusé d'ordonner le complément d'expertise réclamé par la commune et a rejeté sa

demande en dommages-intérêts pour retard dans l'exécution des travaux; — *Ce faisant...* 1° ordonner une nouvelle expertise ou tout au moins un complément d'expertise; 2° dire que les intérêts dus par la commune ne courront que du jour du dépôt de la requête au greffe du conseil de préfecture, soit du 23 mars 1883; 3° condamner le sieur Deshayes à fournir un cautionnement de 2.304f,12; 4° le condamner à une amende de 10 francs par jour de retard à partir du 1er mai 1882; 5° le condamner également aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés sont dirigés contre deux arrêtés rendus dans une même instance et qu'il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision;

Sur la demande de la commune de Laleu tendant à faire ordonner une nouvelle expertise:

Considérant, d'une part, que, si, aux termes des articles 4 et 13 du cahier des charges de l'entreprise, l'architecte directeur était chargé de recevoir les travaux et de vérifier le compte de l'entrepreneur, ces stipulations ne pouvaient porter atteinte au droit qui appartenait au conseil de préfecture, en présence du retard apporté par l'administration municipale au règlement des travaux, d'ordonner une expertise à l'effet d'établir le décompte de l'entreprise, et en même temps de vérifier les travaux exécutés depuis la réception définitive des bâtiments de la classe et du pavillon à laquelle il avait été procédé le 11 février 1882;

Considérant, d'autre part, qu'il est établi par l'instruction que l'expertise à laquelle il a été procédé a été régulière et complète; que les experts ont reconnu toutes les malfaçons commises, aussi bien dans les travaux exécutés depuis le 11 février 1882 que dans ceux qui étaient achevés à cette date et ont apprécié la moins-value qui en résulte; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a statué sans ordonner une nouvelle vérification, et qu'il n'y a pas lieu pour le Conseil d'État de faire droit sur ce point à la demande de la commune;

Sur le chef de réclamation de la commune tendant à faire annuler la disposition de l'arrêté du conseil de préfecture du 30 juin 1883 qui l'a condamnée à payer au sieur Deshayes les intérêts de la somme de 1.000 francs depuis le 2 février 1883 jusqu'au 5 juin suivant :

Considérant que le sieur Deshayes a justifié d'une demande des dits intérêts adressée par lui au préfet le 2 février 1883 pour

être soumise au conseil de préfecture; que cette demande, constituant une véritable demande en justice, a fait courir les intérêts en sa faveur; que, d'autre part, l'administration municipale, en ordonnançant le 5 juin suivant, la somme de 1.000 francs au profit de l'entrepreneur, a reconnu qu'elle était débitrice de ladite somme; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que le sieur Deshayes aurait droit aux intérêts de la somme de 1.000 francs à partir du 2 février 1883 jusqu'au 5 juin suivant;

Sur le chef de réclamation de la commune tendant à l'allocation d'une somme de 10 francs par chaque jour de retard depuis le 1er mai 1881 jusqu'à l'achèvement des travaux :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la prolongation de la durée de l'entreprise est uniquement due aux modifications que l'administration municipale, en cours d'exécution, a apportées au projet primitif; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé de faire application à l'entrepreneur de la clause pénale stipulée par le cahier des charges en cas de retard dans l'achèvement des travaux;

Sur les conclusions de la commune tendant au versement du cautionnement exigé par le cahier des charges de l'entreprise :

Considérant que l'arrêté du conseil de préfecture du 26 juin 1885, confirmé par la présente décision, a réglé définitivement le décompte de l'entreprise, en tenant compte de la moins-value résultant des malfaçons, et a déchargé l'entrepreneur de toutes ses obligations envers la commune; que, dès lors, les conclusions de la commune tendant au versement d'un cautionnement par l'entrepreneur doivent être rejetées... (Rejet.)

(N° 81)

[1er juillet 1887]

Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Remblai du parc du Plat-d'Étain à Tours. — Devis du 7 mai 1857. — (Ministre de la guerre contre héritiers Doucet).

Art. 33. — *Accélération imprévue. — Non-lieu à indemnité. Le requérant était tenu par le devis général de se conformer aux ordres de l'autorité militaire pour la marche des travaux*

et le devis ne fixait d'ailleurs aucun délai pour leur achèvement (*).

— Régalage de remblais : reprises et jets de pelle : travail non compris dans le prix du bordereau : indemnité.

Distraction de l'entreprise du damage des remblais : pas d'indemnité; l'entrepreneur n'aurait réalisé aucun bénéfice de ce chef.

Voie ferrée établie par l'entrepreneur : substitution autorisée du transport par vagonnet au transport par tombereau prévu par le contrat : retrait de l'autorisation et retour aux conditions du cahier des charges à la fin de l'entreprise : non-lieu à indemnité.

VU LE RECOURS du Ministre de la guerre... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté du 30 novembre 1883, par lequel le conseil de préfecture d'Indre-et-Loire a accordé une indemnité de 16.182f,75 aux héritiers du sieur Doucet, ex-entrepreneur des remblais du parc à fourrages, au lieu dit le Plat-d'Etain à Tours; — *Ce faisant, attendu* que l'entrepreneur lié par un marché sur série de prix était à la disposition des officiers du génie pendant les trois années 1876, 1877, 1878 pour exécuter, aux prix du bordereau, tous les travaux de remblais qui lui seraient prescrits au parc à fourrages; que l'entrepreneur a prétendu qu'en l'obligeant à exécuter ces remblais du 3 octobre 1876 au 10 janvier 1878, l'administration ne lui a pas permis d'utiliser les décombres des constructions de la ville de Tours, dont l'emploi était prévu au cahier des charges, mais attendu qu'aucun délai n'était assigné pour l'achèvement des travaux et que la quantité des décombres n'était pas déterminée par le devis; qu'ainsi l'entrepreneur n'était pas fondé à soutenir que la marche de l'entreprise ait été contraire aux prévisions du marché; attendu, d'autre part, que si l'entrepreneur a eu recours pour ses transports à l'emploi de wagons au lieu des tombereaux prévus au devis, cette circonstance ne pouvait empêcher les officiers du génie de lui prescrire l'enlèvement de la voie ferrée qui entravait l'exécution de travaux de maçonnerie; attendu enfin, en ce qui concerne le régalage des remblais, que l'entrepreneur n'a droit à aucune rémunération pour un travail qui n'a été ni commandé ni exécuté; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture a fait droit sur ces trois chefs

(*) Voy. Monier, 8 décembre 1882, p. 1002 (*Rec. des Arr. du C. d'Etat*).

aux réclamations des héritiers de l'entrepreneur; décharger le département de la guerre des condamnations prononcées contre lui;

Vu le mémoire en défense des héritiers Doucet... tendant à ce qu'il plaise au Conseil de rejeter le recours du Ministre de la guerre; faire droit au recours incident des héritiers du sieur Doucet tendant à faire fixer l'indemnité totale qui leur est due à la somme de 30.102f,04, condamner l'État à payer les intérêts à partir du jour de la demande devant le conseil de préfecture, les intérêts des intérêts, les frais d'expertise et les dépens;

Vu le devis général des travaux du génie;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur les conclusions *du Ministre de la guerre tendant à faire supprimer l'allocation d'une indemnité à raison du préjudice résultant de l'impossibilité où a été mis l'entrepreneur d'utiliser les décombres provenant des travaux de construction dans la ville de Tours, et sur le recours incident des héritiers Doucet tendant à faire élever à* 23.000 *francs l'indemnité de* 15.782f,75 *allouée par le conseil de préfecture :*

Considérant que l'entrepreneur devait, aux termes du procès-verbal d'adjudication, exécuter les travaux de remblais qui lui seraient prescrits pendant la période convenue pour la construction d'un parc à fourrages sur l'emplacement dit du Plat-d'Etain; que le cahier des charges ne fixait aucun délai pour l'achèvement des travaux et ne spécifiait pas l'importance des déblais que l'entrepreneur pouvait emprunter aux décombres de la ville de Tours; que, d'autre part, l'adjudicataire était tenu, aux termes de l'article 33 du devis général, de se conformer aux instructions des officiers du génie pour la marche à suivre dans l'exécution des travaux; que, par suite, les dispositions qu'ils ont prises pour la répartition des travaux dans la période d'exécution prévue au devis rentraient dans les pouvoirs qui appartiennent à l'autorité militaire; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que les travaux adjugés au sieur Doucet avaient été exécutés dans des conditions plus onéreuses que celles prévues au devis; que, dès lors, en admettant que l'entrepreneur n'ait pas réalisé tous les bénéfices qu'il avait compté retirer de l'emploi des décombres, il n'est pas fondé à réclamer de ce chef une indemnité; qu'il y a donc lieu de supprimer l'allocation de 15.782f,75, admise par l'arrêté attaqué et de rejeter le recours incident des héritiers Doucet;

Sur les conclusions du Ministre de la guerre tendant à faire

supprimer l'indemnité allouée à raison du régalage des remblais, et sur le recours incident des héritiers Doucet tendant à faire élever à 4.326f,55 l'indemnité de 400 francs accordée par le conseil de préfecture :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur a dû exécuter un régalage consistant dans les reprises et jets de pelle nécessaires pour que les remblais fussent établis au niveau fixé par l'administration conformément au plan d'exécution arrêté par elle et remis dans ce but à l'entrepreneur; que la valeur de ce travail n'était pas comprise dans le prix n° 8 du bordereau et que l'entrepreneur est fondé à en réclamer le paiement;

Considérant d'autre part que les héritiers Doucet n'établissent pas qu'en allouant de ce chef une somme de 400 francs le conseil de préfecture ait fait une appréciation insuffisante de la rémunération due à l'entrepreneur; que par suite ni le Ministre de la guerre ni les héritiers Doucet ne sont fondés à demander sur ce point la réformation de l'arrêté attaqué;

Sur le recours incident des héritiers Doucet tendant à l'allocation d'une indemnité de 675f,49 à raison du préjudice résultant de la distraction du damage des remblais :

Considérant que les héritiers Doucet n'établissent pas que cet ouvrage ait été compris dans l'entreprise ni que l'exécution de ce travail lui eût permis de réaliser un bénéfice; que, dans ces conditions, sans qu'il y ait lieu d'examiner si c'est à tort que le conseil de préfecture a repoussé cette réclamation comme non recevable, le recours incident doit être rejeté;

Sur les conclusions du Ministre de la guerre tendant à faire supprimer l'indemnité allouée à raison de l'impossibilité où a été mis l'entrepreneur de se servir de la voie ferrée provisoire à partir du 25 octobre 1877 et sur le recours incident des héritiers Doucet tendant à faire fixer à 2.100 francs ladite indemnité :

Considérant que le mode de transport prévu au devis pour les remblais à exécuter par le sieur Doucet était le transport au tombereau dont la rémunération était comprise dans le prix porté au bordereau; que, si les officiers du génie ont consenti, sur la demande de l'entrepreneur, à l'établissement d'une voie ferrée pour le transport par wagon desdits remblais, cette autorisation ne pouvait leur retirer le droit de prescrire l'enlèvement de la voie ferrée afin de permettre la construction d'un hangar; qu'ainsi l'entrepreneur n'était pas fondé à soutenir qu'en l'obligeant à revenir pendant la dernière période d'exécution du marché au

mode de transport au tombereau seul prévu par le cahier des charges, l'administration lui ait imposé un changement qui fût de nature à justifier l'allocation d'une indemnité; qu'il y a lieu, dès lors, de réformer sur ce point l'arrêté attaqué;

Sur les intérêts :

Considérant que les héritiers Doucet ont demandé les intérêts de l'indemnité qui leur est due le 28 décembre 1880; qu'il y a lieu de faire droit à leur demande sur laquelle le conseil de préfecture a omis de statuer;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les héritiers Doucet ont demandé les intérêts des intérêts le 7 janvier 1886 dans leur mémoire en défense devant le Conseil d'État; que les intérêts leur étant dus depuis plus d'une année, il y a lieu de faire droit à leurs conclusions;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que dans les circonstances de l'affaire il y a lieu de modifier la répartition des frais d'expertise qui seront supportés un quart par l'État et trois quarts par les héritiers Doucet... (Indemnité de 16.182f,75 réduite à la somme de 400 francs. Intérêts de l'indemnité accordée par la présente décision alloués à partir du 28 décembre 1880. Intérêts des intérêts échus le 7 janvier 1886 accordés à partir dudit jour. Frais d'expertise et de tierce expertise supportés un quart par l'État et trois quarts par les héritiers Doucet. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du ministre, du recours incident des héritiers Doucet et leurs conclusions à fin de dépens rejetés.)

(N° 82)

[1er juillet 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Bateau échoué dans le bassin de la Villette par suite d'un abaissement du plan d'eau. — Ville de Paris. — Responsabilité. — (Sieur Picard et Compagnie d'assurances générales maritimes contre Ville de Paris).

La Ville de Paris n'est pas responsable des dommages causés à un bateau et à sa cargaison par suite d'un abaissement subit du plan d'eau par elle ordonnée pour l'exécution de travaux

au bassin où se trouvait le bateau s'il est prouvé que ce bateau séjournait dans le bassin, en contravention aux règlements de la police du canal.

Vu la requête du sieur Picard et de la Compagnie d'assurances générales maritimes... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 25 juillet 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a rejeté la demande en indemnité par eux formée contre la Ville de Paris à raison de l'échouement du bateau « *la Rosalie* » dans le bassin à flot de la Villette; — *Ce faisant*, condamner la Ville de Paris à payer : 1° au sieur Picard la somme de 800 francs, montant de la franchise à sa charge dans la perte du corps du bateau, celle de 2.180f,85, prix des agrès assurés dont le sauvetage n'a pu être opéré, étant déduite la somme de 4.000 francs assurée par la Compagnie, celle de 1.234f,38 à titre de remboursement du fret et de la location du bateau, celle de 3.000 francs pour privation du bateau et réparation de tous dommages et celle de 500 francs pour perte des agrès non assurés; 2° à la Compagnie d'assurances générales maritimes, la somme de 7.200 francs montant de sa part contributive dans la perte du bateau, et, sauf à modifier l'évaluation, celle de 4.000 francs montant de la perte proportionnelle de la Compagnie dans le sauvetage du bateau; le tout avec intérêts; subsidiairement, ordonner une expertise; condamner en tout cas la Ville de Paris aux dépens...;

Vu le mémoire en défense de la Ville de Paris... tendant au rejet du pourvoi avec dépens...;

Vu l'ordonnance de police du 25 octobre 1840;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807:

Considérant que le bateau « *la Rosalie* », appartenant au sieur Picard, est entré dans le bassin de la Villette, le 11 novembre 1881, avec un chargement de 259 tonneaux de chaux; que le permis ayant été délivré le même jour, le marinier devait, aux termes de l'article 57 de l'ordonnance de police du 25 octobre 1840, commencer immédiatement le déchargement et l'avoir terminé le 18 novembre; que cette opération n'ayant pas été commencée, il a été de nouveau invité par écrit, le 15 novembre, à l'effectuer ou à sortir du bassin; que faute par lui, de s'être conformé à cette injonction, procès-verbal a été dressé le 13 novembre et que l'existence de la contravention reprochée au sieur Picard a été reconnue par l'arrêté du conseil de préfecture du 9 juin 1882, ci-dessus visé; que c'est donc par la faute du sieur Picard et malgré

des avertissements répétés que « *la Rosalie* » se trouvait encore dans le bassin de la Villette le 19 novembre 1881, au moment où le plan d'eau a dû être abaissé d'urgence pour permettre la réparation d'une fissure qui s'était produite ledit jour dans la maçonnerie du bassin, et que si cet accident a eu pour conséquence l'échouement de « *la Rosalie* », le sieur Picard et la compagnie d'Assurances générales maritimes ne sauraient rendre la Ville de Paris responsable d'un dommage qu'ils n'ont éprouvé que par le fait du sieur Picard... (Rejet avec dépens.)

(N° 83)

[1er juillet 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Communes. — Rues et places. — Égouts.

L'article 552 du Code civil qui règle les rapports entre voisins ne s'applique pas ipso facto *à une ville, qui, en construisant un égout sous une dépendance de la voirie urbaine, a occasionné un affaissement général du sous-sol, et compromis la solidité de maisons riveraines* (*Loiselot*, 1re espèce ; *Ville de Clermont-Ferrand*, 2e *espèce* (*)).

Décidé que les dommages n'ayant pas eu seulement pour cause les travaux de la ville, mais aussi la faute des riverains qui ont élevé leurs maisons, sans précaution suffisante sur un sol d'une nature peu consistante, il y a lieu de partager la responsabilité (1re *et* 2e espèces).

Privation de jouissance postérieure aux opérations de l'expertise. — *Non-lieu à indemnité : les riverains pouvaient faire les réparations nécessaires pour rendre leurs immeubles habitables* (1re *et* 2e espèces).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Loiselot et Ville de Clermont-Ferrand.*)

VU LA REQUÊTE du sieur Loiselot... tendant à ce qu'il plaise au

(*) Rapp., 11 mai 1883 (Chamboredon et Brahic, *Ann.* 1884, p. 123 et suiv.). et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Le Vavasseur de Précourt, 4 décembre 1885 (Ministre des travaux publics), p. 935, et le renvoi (*Rec. des arr. du C. d'Etat*).

Conseil réformer — un arrêté du 4 février 1885, par lequel le conseil de préfecture du Puy-de-Dôme a condamné la Ville de Clermont-Ferrand à ne lui payer qu'une indemnité de 10.000 francs à raison des dommages causés à son immeuble situé rue Gonod par les travaux de construction d'un égout sous cette voie publique; — *Ce faisant*... allouer au sieur Loiselot une indemnité de 25.000 francs avec intérêts et intérêts des intérêts et une indemnité annuelle de 1.200 francs, pour privation de loyers, depuis le 1er juin 1880 jusqu'à une époque excédant de quatre mois la date de la condamnation définitive de la Ville; mettre les dépens à la charge de la Ville;

Vu 2° la requête... de la Ville de Clermont-Ferrand... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler le même arrêté du conseil de préfecture du Puy-de-Dôme, du 4 février 1885; — *Ce faisant*... décharger la Ville de la condamnation prononcée contre elle et condamner le défendeur aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

CONSIDÉRANT que les deux pourvois ci-dessus visés sont dirigés contre le même arrêté et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision;

En ce qui concerne l'évaluation de l'indemnité :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dommages qui ont compromis la solidité de la maison du sieur Loiselot doivent être attribués d'une part au mode défectueux de construction de ladite maison, élevée sans précaution suffisante sur un sol d'une nature peu consistante, et, d'autre part, à la nature des travaux exécutés par la Ville de Clermont-Ferrand pour la construction d'un égout sous la rue Gonod; que, dans ces circonstances, si la Ville de Clermont-Ferrand n'est pas fondée à soutenir que le conseil de préfecture aurait dû rejeter la réclamation du sieur Loiselot, celui-ci n'établit pas qu'en fixant à 10.000 francs le montant de l'indemnité ledit Conseil n'ait pas fait une juste appréciation de l'importance du préjudice occasionné au sieur Loiselot et de la mesure dans laquelle la Ville était tenue de le réparer; que, par suite, il y a lieu de maintenir à la somme de 10.000 francs l'indemnité due par la Ville de Clermont-Ferrand;

Sur les conclusions du sieur Loiselot tendant à obtenir une indemnité pour privation de jouissance :

Considérant qu'il appartenait au sieur Loiselot de faire à son immeuble les réparations nécessaires pour en rendre l'habitation possible après la clôture des opérations de l'expertise; que, par

l'allocation de l'indemnité ci-dessus fixée, le conseil de préfecture a tenu un compte suffisant du préjudice antérieur aux constatations des experts;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Loiselot ne justifie pas avoir demandé les intérêts de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture avant le 30 avril 1885, dans sa requête devant le Conseil d'État; qu'il y a lieu de les lui allouer à partir de cette date;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Loiselot a demandé les intérêts des intérêts le 30 avril 1885; qu'à cette époque il ne lui était pas dû d'intérêts; que, dès lors, sa demande doit être rejetée... (Requêtes rejetées. Intérêts de l'indemnité allouée au sieur Loiselot accordés à partir du 30 avril 1885. Dépens du pourvoi 65.221 francs supportés par le sieur Loiselot. Dépens du pourvoi 65.247 francs supportés par la Ville.)

2e ESPÈCE. — (*Ville de Clermont-Ferrand c. le sieur Speiser.*)

VU LA REQUÊTE de la Ville de Clermont-Ferrand tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 8 août 1883, par lequel le conseil de préfecture du Puy-de-Dôme a condamné la ville de Clermont-Ferrand à payer une indemnité de 1.500 francs au sieur Speiser, à raison des dommages causés à son immeuble situé rue Gonod, par les travaux de construction d'un égout sous cette voie publique; décharger la ville de la condamnation prononcée contre elle et condamner le défendeur aux dépens;

Vu le mémoire en défense du sieur Speiser tendant : 1° au rejet du pourvoi; 2° par la voie du recours incident à ce qu'il plaise au Conseil — condamner la Ville à payer au sieur Speiser l'indemnité proposée par les experts et fixée au chiffre de 6.666f,27, avec les intérêts et les intérêts des intérêts, indemnité qui doit être augmentée d'une somme de 760 francs par an, à partir du 25 novembre 1881 pour privation de jouissance, mettre les frais d'expertise et les dépens à la charge de la Ville de Clermont-Ferrand;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

EN CE QUI CONCERNE *l'évaluation de l'indemnité :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dommages éprouvés par les murs de clôture et le pavillon appartenant au sieur Speiser ont été déterminés par les travaux exécutés par la Ville de Clermont-Ferrand pour la construction d'un égout sous la rue Gonod, mais que la nature marécageuse du sous-sol a con-

tribué à aggraver les dommages résultant de l'ouverture de la tranchée ; que, dans ces circonstances, si la Ville de Clermont-Ferrand n'est pas fondée à soutenir que le Conseil de préfecture aurait dû rejeter la réclamation du sieur Speiser, celui-ci n'établit pas qu'en fixant à 1.500 francs le montant de l'indemnité, ledit Conseil n'ait pas fait une juste appréciation de l'importance du dommage occasionné au sieur Speiser et de la mesure dans laquelle la Ville était tenue de le réparer ; que, par suite, il y a lieu de maintenir à la somme de 1.500 francs l'indemnité due par la Ville de Clermont-Ferrand et de rejeter le recours incident du sieur Speiser ;

Sur le recours incident du sieur Speiser, tendant à obtenir une indemnité pour privation de jouissance (décision analogue à la 1re esp.) :

Sur les intérêts des intérêts (décision analogue à la 1re esp.)... (Requête de la Ville et recours incident du sieur Speiser rejetés. Intérêts accordés à partir du 8 avril 1884 et intérêts des intérêts à dater du 8 mai 1885. La Ville est condamnée aux dépens.)

(N° 84)

[1er juillet 1887]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Garantie d'intérêts. — Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. — Nouveau réseau. — Décret portant approbation de travaux complémentaires. — Recours contentieux et excès de pouvoirs : non recevabilité). — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. Travaux complémentaires sur le nouveau réseau.)

Recours parallèle. — La disposition d'un décret portant approbation de divers travaux complémentaires à exécuter sur le nouveau réseau d'une compagnie, qui déclare que — « en cas d'insuffisance de ressources prévues par la convention du 3 juillet 1875, la présente autorisation d'imputation sera considérée comme nulle et non avenue pour les dépenses excédant les disponibilités, et la Compagnie ne pourra s'en prévaloir comme d'un titre pour le prélèvement avant partage des bénéfices, de l'intérêt et de l'amortissement de ces dépenses dans les conditions prévues par le paragraphe final de l'article 7 de la conven-

tion précitée ». — N'est pas susceptible d'être déférée au Conseil d'État pour excès de pouvoirs. — Cette disposition, qui ne constitue qu'une simple prétention, ne fait pas obstacle à ce que la compagnie fasse valoir ses droits, lors du règlement de compte devant le ministre et par voie d'appel devant le Conseil d'État.

Vu la requête de la Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir, — un décret du 6 mars 1883, dans la disposition par laquelle la compagnie requérante ne pourra se prévaloir de l'autorisation donnée audit décret, d'imputer les dépenses d'exécution de projets qu'il énumère sur le compte de 14 millions de francs, ouvert conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour le prélèvement avant partage des bénéfices avec l'État, de l'intérêt et de l'amortissement de l'excédant des dépenses reconnues de nature à être portées audit compte sur les ressources disponibles de ce compte, dans les conditions prévues par le paragraphe final de l'article 7 de ladite convention de 1875 ; — *Ce faisant, attendu* que ce paragraphe final ne doit recevoir application qu'à partir du 1er janvier 1886, et qu'il est impossible de comprendre comment, à l'occasion de dépenses devant être effectuées à dater de 1883, le décret attaqué renvoie à une stipulation se rapportant exclusivement à des dépenses effectuées après la clôture des comptes de premier établissement, soit postérieurement au 1er janvier 1886; que ledit décret n'a pu vouloir dire qu'au delà des maxima prévus pour les travaux complémentaires, les dépenses ne pourraient plus entrer en compte, ni pour la garantie d'intérêt, ni pour le partage des bénéfices, puisque cette interprétation constituerait une dérogation formelle à toutes les conventions de même nature, où tout prélèvement avant partage des bénéfices est opéré par la compaguie sur le capital *effectivement dépensé* (art. 9, § 2 de la convention de 1875), tandis que le capital garanti ne peut, en aucun cas, dépasser les prévisions (art. 7, § 4); condamner l'État aux dépens, tout au moins aux frais de timbre et d'enregistrement ;

Vu les observations par lesquelles le ministre des travaux publics expose que, quand la compagnie requérante a demandé l'approbation des travaux énumérés au décret du 6 mars 1883, les dépenses prévues pour ces travaux devaient porter le maximum des imputations autorisées à un chiffre supérieur à 14 millions

de francs, mais qu'elle déclarait que, d'importantes économies, antérieurement réalisées, ramèneraient ce compte d'imputation dans la limite légale; qu'en conséquence, l'administration consentit à soumettre au Conseil d'État un projet de décret donnant satisfaction aux propositions de la compagnie; que le Conseil d'État a émis l'avis qu'il y avait lieu d'insérer audit projet de décret une réserve qui est devenue l'article 2 du décret attaqué; que, le 11 avril 1883, la Compagnie a présenté, au sujet de cet article 2, des observations sur lesquelles le Conseil d'État a été consulté et a émis l'avis qu'il n'y avait pas de suite à leur donner; qu'au surplus, le pourvoi de la compagnie n'est pas recevable, s'agissant d'un décret que le gouvernement avait le droit de ne pas rendre, sans s'exposer à un recours contentieux, et que la compagnie pourrait tout au plus, au moment du règlement des comptes, être admise à discuter contentieusement les conséquences de la réserve qu'elle prétend lui faire grief; ensemble les deux avis susmentionnés du Conseil d'État, du 8 février et 31 mai 1883, produits par le ministre et qu'il déclare s'approprier;

Vu la loi du 3 juillet 1875, approuvant la convention passée le même jour, entre le ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée;

Vu le décret du 6 juin 1863 déterminant les formes suivant lesquelles ladite compagnie est tenue de faire diverses justifications financières;

Considérant que le décret du 6 mars 1883 n'a eu pour objet que d'approuver les projets de travaux et de dépenses présentés par la compagnie requérante, et d'autoriser l'imputation du montant de la dépense sur les 14 millions énoncés à l'article 6 de la convention de 1875; qu'aux termes de l'article 20 du décret susvisé du 6 juin 1863, c'est au ministre des travaux publics, sur l'avis d'une commission de vérification et sauf recours au Conseil d'État, qu'il appartient d'arrêter le montant des dépenses devant figurer sur le compte de premier établissement; que la réserve insérée dans l'article 2 dudit décret de 1883 constitue une simple prévention qui ne fait point obstacle à ce que la compagnie fasse, le cas échéant, valoir ses droits devant la juridiction compétente; qu'ainsi la disposition attaquée n'est pas susceptible d'être déférée au conseil d'État, par application des lois susvisées des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872... (Rejet.)

(N° 85)

[8 juillet 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. — Chemin de fer. — Ballast. — (Sieur d'Estampes contre sieur Martin.)

Procédure. — Le conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité pour dommages causés par des travaux publics, peut, après une expertise régulière dans laquelle les deux experts ont émis leurs avis d'accord, ordonner une vérification par les ingénieurs sans suivre les formes prescrites pour les expertises (*).

Chose jugée. Recours incident. — Lorsque l'arrêté qui ordonne un supplément d'instruction a résolu le point de savoir si le terrain fouillé constituait une carrière en exploitation, l'entrepreneur n'est pas recevable à contester ce point devant le Conseil d'État par voie de recours incident contre l'arrêté qui a statué sur la fixation de l'indemnité.

Appréciation de l'indemnité due. — Prix spécial pour les arbres enlevés.

Vu la requête du sieur d'Estampes... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 24 mai 1884, par lequel le conseil de préfecture de l'Yonne ne lui aurait alloué qu'une indemnité insuffisante à raison des extractions de matériaux et autres travaux pratiqués sur sa propriété par le sieur Martin, adjudicataire des travaux de fourniture de ballast pour l'établissement de la ligne de Triguères à Clamecy, et l'a condamné à tous les dépens; — *Ce faisant, attendu* qu'après une expertise où les deux experts étaient d'accord, le conseil de préfecture a rendu le 20 novembre 1883 un arrêté décidant : 1° que la carrière était en exploitation; 2° qu'il serait procédé à un supplément d'instruction par les ingénieurs; que ce supplément d'instruction était irrégulier... fixer l'indemnité à ladite somme de 34.931f,35; très subsidiairement, à la somme très réduite de 13.621f,35 indiquée par les experts;

Vu les observations en défense et le recours incident présentés

(*) Voy. 17 décembre 1880, Mayoux, p. 1010, et le renvoi (*Rec. des arr. du C. d'Etat*).

pour le sieur Martin..., tendant à ce que l'indemnité ne soit calculée que d'après les dommages causés à la superficie, soit 1.738f,35; très subsidiairement à l'allocation de la somme de 5.036f,40 fixée par les ingénieurs, encore très subsidiairement, à la confirmation de l'arrêté attaqué et à la condamnation du sieur d'Estampes à tous les dépens de première instance et d'appel, y compris les frais d'expertise...;

Vu le mémoire en réplique du sieur d'Estampes... par lequel il persiste dans ses conclusions, par les motifs que le recours incident du sieur d'Estampes n'est pas recevable; qu'en effet, l'arrêté du 20 novembre 1883 n'ayant pas été attaqué, a décidé définitivement que la carrière était en exploitation...;

Vu les nouvelles observations du sieur Martin... tendant à l'allocation d'une somme de 1.738f,35 s'il est décidé que la carrière n'était pas en exploitation; plus subsidiairement, à l'allocation de 5.036f,40 ou de 5.301f,35; plus subsidiairement encore à la confirmation de l'arrêté attaqué et à la condamnation du sieur d'Estampes aux dépens tant de première instance que d'appel, par les motifs que le recours incident est recevable; qu'en effet les deux arrêtés du 20 novembre 1883 et du 24 mai 1884 sont la suite l'un de l'autre; que celui du 20 novembre 1883 n'est qu'un arrêté interlocutoire contre lequel le sieur Martin pouvait se pourvoir seulement après l'arrêté définitif, soit par voie principale, soit par voie incidente...;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que l'arrêté du conseil de préfecture du 24 mai 1884 aurait été rendu après une instruction irrégulière:*

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il a été procédé à une expertise contradictoire conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, et que les experts ont été d'accord pour présenter leurs conclusions; que, si le conseil de préfecture avait cru utile de recourir à un complément d'expertise, il aurait dû l'ordonner dans les formes prescrites par la loi précitée; mais qu'il s'est borné à prescrire une simple vérification, et que rien ne s'opposait à ce qu'il en chargeât les ingénieurs; que, dès lors, le sieur d'Estampes n'est pas fondé à prétendre que l'arrêté susvisé a été rendu après une instruction irrégulière;

En ce qui concerne le recours incident du sieur Martin :

Considérant que, si le sieur Martin se croyait fondé à soutenir que l'immeuble par lui occupé ne devait pas être réputé une carrière en exploitation, il devait se pourvoir dans le délai légal contre l'arrêté du conseil de préfecture du 20 novembre 1883 qui

l'a ainsi décidé; qu'à défaut par lui de l'avoir fait, il n'est plus recevable à l'entreprendre dans l'instance actuelle, par la voie d'un recours incident contre l'arrêté du 24 mai 1884 qui a fixé le chiffre de l'indemnité due au sieur d'Estampes;

En ce qui touche le chiffre de l'indemnité :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il a été extrait par le sieur Martin 26.000 mètres cubes de ballast, qu'en fixant à 50 centimes le prix du mètre cube, les experts en ont fait une équitable appréciation; qu'il y a lieu, dès lors, de porter le chiffre de l'indemnité due par le sieur Martin, à 13.621f,35 en y comprenant une somme de 621f,35 pour les arbres enlevés;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur d'Estampes n'a demandé que le 16 juillet 1884 les intérêts de l'indemnité par lui réclamée; qu'il y a lieu, dès lors, de lui allouer les intérêts à partir de cette date... (Indemnité due par le sieur Martin au sieur d'Estampes portée au chiffre de 13.621f,35 avec intérêts à partir du 16 juillet 1884. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens et frais d'expertise supportés par le sieur Martin. Surplus des conclusions du sieur d'Estampes et recours incident du sieur Martin rejetés.)

(N° 86)

[8 juillet 1887]

Voirie (grande). — Ports maritimes. — Police. — Officier de port. — Amarrage des navires. — Contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Ménard et Oger.)

Le refus d'obéir à l'ordre qu'un officier de port donne au capitaine d'un navire de l'amarrer à un corps-mort, dans l'intérêt de la sécurité du port et de la navigation, constitue une contravention de grande voirie. — Condamnation aux frais du procès-verbal et aux frais nécessités par l'exécution d'office de l'ordre de l'officier (1re espèce) (*).

L'ordre donné par l'officier de port peut être verbal (1re espèce).

(*) Voy. Gay, navire *Loire-et-Bretagne*, 23 juillet 1886, p. 665, et le renvoi (*Rec. des Arr. du C. d'État.*)

Le capitaine qui, malgré les injonctions de l'officier de port, dispose son navire de manière à gêner les mouvements du bâtiment voisin et à lui causer un dommage, commet une contravention de grande voirie. — En l'absence de pénalité prévue par les anciens règlements, le capitaine est seulement condamné aux frais du procès-verbal (2e espèce).

La disposition de l'article 12 du règlement du port de Bordeaux, qui dispose qu'on ajoute vingt-quatre heures aux délais de chargement et de déchargement, quand le navire a besoin de prendre du lest pour se tenir debout, ne fait pas obstacle au droit des officiers de port, chargés de la direction du mouvement des navires, d'apprécier sous leur responsabilité, s'il y a lieu d'accorder cette prorogation de délai (1re espèce).

1re ESPÈCE. — (*Ministre des travaux publics c. sieur Ménard.*)

VU LE RECOURS du Ministre des travaux publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 2 juillet 1886, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde a renvoyé le sieur Ménard, capitaine du navire *le Franklin*, des fins du procès-verbal de grande voirie dressé contre lui pour avoir refusé d'obéir à l'ordre du maître de port lui enjoignant de se rendre au corps-mort n° 9;

Vu l'ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 2;

Vu l'arrêté préfectoral du 22 septembre 1869, portant règlement du port de Bordeaux;

Vu les décrets du 15 juillet 1854 et 27 janvier 1876;

Vu la loi du 29 floréal an X et les décrets des 16 décembre 1811 et 10 avril 1812;

CONSIDÉRANT qu'il résulte des lois et ordonnances susvisées que les officiers des ports sont chargés de faire ranger et amarrer les navires, et qu'il leur appartient de veiller à ce qui concerne la police des ports et de prescrire toutes les mesures nécessaires pour faire exécuter leurs ordres et leurs prescriptions;

Considérant que le maître de port de Bordeaux, en enjoignant au sieur Ménard, capitaine du *Franklin*, de quitter, une fois son déchargement fini, la grue n° 9 pour aller s'amarrer au corps-mort n° 9, à la place qui lui était réservée, a pris, dans l'intérêt de la sécurité du port et de la navigation, une mesure qui rentrait dans les pouvoirs qui appartiennent à cet officier, en vertu des dispositions ci-dessus relatées; que, par suite du refus du sieur Ménard, cet ordre a dû être exécuté d'office;

Considérant, il est vrai, que le sieur Ménard soutient qu'il avait droit à un délai de vingt-quatre heures, à partir de la fin de son déchargement pour prendre du lest, et que l'inobservation de cette formalité et l'absence d'ordre écrit entachaient d'irrégularités les mesures prescrites par le maître de port;

Mais considérant d'une part que, si l'article 12 du règlement du port de Bordeaux dispose qu'on ajoute vingt-quatre heures aux délais de chargement et de déchargement, lorsque le navire a besoin de prendre du lest pour se tenir debout, il appartient aux officiers et maîtres de port, chargés de la haute direction de tous les mouvements des navires dans les ports et dans les bassins, d'apprécier sous leur responsabilité, les circonstances qui peuvent les amener à refuser cette prorogation de délai; que, d'autre part, l'article 18 du décret du 15 juillet 1854 donne aux officiers et maîtres de port le droit de procéder à l'égard des navires soumis à leur autorité, sans autre formalité que par injonctions verbales; qu'ainsi le refus du sieur Ménard d'obéir à l'ordre régulièrement donné par l'officier compétent constituait une contravention de grande voirie, et que c'est à tort que le conseil de préfecture l'a renvoyé des fins du procès-verbal dressé contre lui; qu'il y a lieu, en conséquence, de faire droit au recours du Ministre des travaux publics et de condamner le sieur Ménard aux frais du procès-verbal et au paiement des frais faits pour l'amarrage d'office du navire *le Franklin* au corps-mort n° 9 dans le port de Bordeaux... (Arrêté annulé. Sieur Ménard condamné aux frais du procès-verbal et à ceux d'amarrage d'office.)

2e ESPÈCE. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Oger.*)

VU LE RECOURS du Ministre des travaux publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 30 juin 1886, par lequel le conseil de préfecture d'Ille-et-Vilaine a renvoyé le sieur Oger, Jules, capitaine d'armement du navire *Chevreuil* des fins d'un procès-verbal dressé contre lui pour avoir, dans le port de Saint-Servan et contrairement aux injonctions de l'officier de port, poussé le bout dehors de son navire dans le gréement du navire *Boïeldieu;*

Vu l'ordonnance d'août 1681 sur la marine, livre 4, titres 1 et 2.

Vu la loi des 19-22 juillet 1791;

Vu la loi du 29 floréal an X et les décrets des 16 décembre 1811 et 10 avril 1812;

Vu la loi des 9-13 août 1791 et le décret du 15 juillet 1854;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que, contrairement aux ordres de l'officier de port, le sieur Oger a disposé son navire de manière à gêner les mouvements du bâtiment voisin, et à lui causer un dommage ; que ce fait, de nature à porter atteinte à la liberté et à la sûreté de la navigation, constitue une contravention à l'article 2 du titre 2 de l'ordonnance d'août 1681 ;

Mais considérant qu'aucun des anciens règlements maintenus par la loi des 19-22 juillet 1791, ni aucune disposition de loi intervenue depuis lors ne punissant d'une amende la contravention commise par le sieur Oger, il y a lieu seulement de le condamner aux frais du procès-verbal... (Condamnation du sieur Oger aux frais du procès-verbal. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du Ministre rejeté.)

(N° 87)

[15 juillet 1887]

Travaux publics. — *Décompte.* — *Génie.* — (Sieur Pechverty.)

Sujétion pour maçonnerie exécutée en brique de champ, distincte de la sujétion pour maçonnerie de voûte : cumul des deux plus-values prévues au bordereau (*); dans l'espèce, renvoi à l'expertise pour rechercher et vérifier le cube de ladite maçonnerie.

Procédure. — Délai de réclamations contre le décompte : réclamation adressée dans le délai légal, et faisant ressortir d'une manière suffisante les points sur lesquels l'entrepreneur refusait d'accepter le décompte du génie. Recevabilité (**).

VU LA REQUÊTE présentée au nom du sieur Pechverty... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 20 décembre 1883, par lequel le conseil de préfecture du Nord a rejeté sa demande tendant au paiement d'une somme 32.543f,32 représentant la plus-value relative aux maçonneries de voûtes en briques de champ; — *Ce faisant...* annuler l'arrêté susvisé du conseil de préfecture, allouer au sieur Pechverty la somme de 32.543f,32 avec les intérêts et les intérêts des intérêts aux dates

(*-**) Voy. dans le même sens 1er avril 1887 (Ministre de la guerre, C. Fortier, *Ann.* 1888, p. 83 et le renvoi).

fixées devant le conseil de préfecture, et les intérêts des intérêts actuellement échus, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du Ministre de la guerre... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi par ces motifs que la plus-value établie par l'article 108 du bordereau ne saurait être cumulée avec celle de l'article 117 du cahier des charges et qu'en second lieu les réclamations relatives aux exercices 1879 et 1880 n'ont pas été présentées dans le délai de six mois après l'arrêté de règlement de compte;

Vu les cahiers des charges de l'entreprise;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

EN CE QUI CONCERNE *les conclusions du Ministre de la guerre, tendant à faire déclarer non recevables les réclamations du sieur Pechverty, relatives aux travaux des exercices* 1879 *et* 1880 *par application de l'article* 70, § 4, *du cahier des charges :*

Considérant que les réclamations relatives aux travaux des exercices 1879 et 1880 ont été présentées à l'administration militaire avant l'expiration du delai de six mois imparti par l'article 70 précité, et qu'elles font ressortir d'une façon suffisante les points sur lesquels le sieur Pechverty a refusé d'accepter les décomptes dressés par les officiers du génie; que, dès lors, c'est à tort que le Ministre de la guerre oppose la fin de non-recevoir dont s'agit;

Sur la demande du sieur Pechverty, tendant à ce que l'arrêté susvisé du conseil de préfecture du Nord soit annulé en ce qui touche la troisième partie du chef n° 6, et à ce qu'il lui soit tenu compte de la plus-value de l'article 108 du bordereau pour maçonneries de voûtes en briques de champ :

Considérant que, pour déterminer le prix des maçonneries de voûtes en briques qui, d'après l'article 117 du cahier des charges, doivent être payées aux prix portés au bordereau, le conseil de préfecture a décidé qu'il n'y avait pas lieu de leur appliquer les n°s 106 et 107 du bordereau en ajoutant la plus-value de 2f,75 par mètre cube que stipule le n° 108 du bordereau quand les maçonneries sont exécutées en briques de champ et que cette plus-value ne pouvait être cumulée avec celle qu'accorde l'article 117 pour chaque mètre carré du parement vu de l'intrados;

Considérant que la plus-value allouée par l'article 117 rémunère la sujétion qu'exige la maçonnerie de voûte, tandis que la plus-value du n° 108 du bordereau constitue un supplément de prix qui doit être appliqué à toutes les maçonneries exécutées en briques de champ; qu'ainsi ces deux plus-values rémunèrent des

sujétions différentes et ne font pas double emploi ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré la plus-value du n° 108 non applicable aux maçonneries de voûtes en briques de champ.

Mais considérant qu'en l'état de l'instruction il y a lieu d'ordonner une expertise à l'effet de rechercher et vérifier le cube de maçonneries de voûtes en briques de champ donnant lieu à la plus-value dont s'agit... (Arrêté annulé en ce qui touche la troisième partie du chef n° 6. Renvoi devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra, conformément à ce qu'il a été dit ci-dessus, après expertise préalable à laquelle il sera procédé par les agents désignés dans l'arrêté du 20 décembre 1883 ou, à leur défaut, par ceux que nommerait le conseil de préfecture. État condamné aux dépens.)

(N° 88)

[15 juillet 1887]

Travaux publics. — Département. — Concession. — Chemin de fer d'intérêt local. — Indemnités dues à la compagnie concessionnaire. — Intérêts des intérêts alloués pour les intérêts dus depuis une année au moins. — (Compagnie des Chemins de fer de l'Hérault (Barboux syndic) contre le département de l'Hérault.) (*)

Procédure. — Conseil d'État. — Lorsque, devant le conseil de préfecture, le défendeur n'a fourni aucune conclusion au fond et s'est borné à demander une communication de pièces et un sursis il n'est pas recevable à déférer, par voie d'appel au Conseil d'État, l'arrêté ainsi rendu. — L'arrêté est par défaut et ne peut être attaqué que par la voie de l'opposition.

Mais décidé que le même arrêté est contradictoire à l'égard du même défendeur, en tant qu'il statue sur une réclamation par lui formée.

Vu la requête de la compagnie des Chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 13 août 1884, par lequel le conseil de préfecture

(*) Suite des arrêts des 1er juillet 1881, 21 décembre 1883 (Compagnie des chemins de fer de l'Hérault, *Ann.* 1882, p. 1140 et 1884, p. 710).

de l'Hérault a condamné la compagnie à payer au département de l'Hérault la somme de 2.108.908 francs sur laquelle elle imputera le montant des condamnations prononcées à son profit par l'arrêt du Conseil d'État du 21 décembre 1883 et a rejeté la demande en paiement des intérêts des intérêts introduits par la compagnie; — *Ce faisant...* déclarer qu'il y a chose jugée sur la demande du département en paiement d'une somme de 2.108.909 francs; adjuger à la compagnie les conclusions prises devant le conseil de préfecture; condamner le département de l'Hérault au paiement des intérêts échus le 25 juillet 1884, ainsi que des intérêts des intérêts et aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département de l'Hérault... tendant au rejet du pourvoi avec dépens...;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 12 juillet 1865;

CONSIDÉRANT que, par le même arrêté susvisé du 13 août 1884, le conseil de préfecture de l'Hérault a statué sur l'instance introduite le 25 juillet 1884, par le département de l'Hérault, et sur l'instance introduite le 25 juillet 1884 par la compagnie des Chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault;

En ce qui concerne la première partie de l'arrêté attaqué :

Considérant que cette partie de l'arrêté du 13 août 1884 constate que les conclusions prises par la compagnie, en réponse à la réclamation introduite par le département le 18 mars 1884, n'avaient d'autre objet que d'obtenir la communication de documents et un sursis, et qu'ultérieurement cette compagnie n'a fourni aucune défense devant le conseil de préfecture; qu'il suit de là que l'arrêté précité a été rendu par défaut et ne pouvait être attaqué que par la voie de l'opposition; que, dès lors, le requérant, qui, à la date du 6 novembre 1884, a formé devant le conseil de préfecture opposition à l'arrêté qu'il a attaqué par sa requête du 23 décembre 1884, n'est pas recevable à se pourvoir devant le Conseil d'État;

En ce qui concerne la seconde partie de l'arrêté attaqué :

Considérant que cette partie de l'arrêté a été rendue sur la réclamation de la compagnie; qu'ainsi elle doit être considérée comme contradictoire; que, dès lors, le sieur Barboux est recevable à l'attaquer devant le Conseil d'État par voie d'appel;

AU FOND ;

Considérant que la réclamation de la Compagnie tendait à obtenir l'allocation des intérêts des intérêts accordés à la compagnie par l'arrêt du Conseil d'État du 21 décembre 1883;

Considérant qu'il résulte de l'article 2 de cet arrêt, que les

intérêts des indemnités fixées par l'article 1er dudit arrêt doivent courir, au profit de la compagnie des Chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault à partir du 28 décembre 1877; que la demande des intérêts des intérêts, présentée par la compagnie devant le conseil de préfecture le 25 juillet 1884, a été formée plus d'une année après la date de la demande des intérêts; que, dès lors, c'est à tort qu'elle a été rejetée par le conseil de préfecture;

Considérant qu'en vertu de l'article 3 du même arrêt du 21 décembre 1883, le département de l'Hérault doit rembourser à la compagnie une somme de 15.306f,36, avec les intérêts à partir du jour où elle justifiera en avoir fait le paiement à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée;

Considérant que la compagnie a demandé, le 25 juillet 1884, les intérêts des intérêts ci-dessus alloués; qu'il y a lieu de décider qu'elle aura droit aux intérêts des intérêts à partir du 25 juillet 1884, si elle justifie qu'à cette date les intérêts lui étaient dus depuis plus d'une année, en vertu de l'arrêt du Conseil d'État;

Considérant, en outre, que le syndic de la faillite a demandé devant le Conseil d'État, les 6 mai 1885 et 15 juillet 1886, les intérêts des intérêts échus auxdites dates; que, si la première de ces deux demandes, formée moins d'une année après la demande présentée le 25 juillet 1884, doit être écartée par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de décider que les intérêts échus le 15 juillet 1886 seront capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts à partir de cette date;

Considérant qu'une nouvelle demande des intérêts des intérêts a été présentée le 8 juillet 1887; qu'à cette date une année ne s'étant pas écoulée depuis la dernière demande des intérêts des intérêts, il n'y a lieu de faire droit sur ce point aux conclusions du sieur Barboux... (Arrêté annulé en tant qu'il a rejeté la demande en paiement des intérêts des intérêts présentée le 25 juillet 1884 par la compagnie des Chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault. La compagnie aura droit aux intérêts des intérêts des indemnités fixées par l'article 1er de l'arrêt du Conseil d'État du 21 décembre 1883 à partir du 25 juillet 1884 et du 15 juillet 1886. La compagnie aura droit aux intérêts des intérêts de la somme de 15.306f,36 fixée par l'article 3 de l'arrêt précité, à partir du 25 juillet 1884, si elle justifie qu'à cette date les intérêts lui étaient dus depuis plus d'une année; elle aura également droit, à partir du 15 juillet 1886, aux intérêts des intérêts échus à ladite date. Surplus des conclusions du sieur Barboux rejeté. Le département de l'Hérault supportera les dépens du présent pourvoi.)

(N° 89)

[15 juillet 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Communes. — Chemins vicinaux déviés pour la construction d'un chemin de fer. — Décision du ministre des travaux publics. — Recours. — Rejet. — (Commune de Paulhan.)

En cas de déviation d'un chemin vicinal, par suite de la construction d'un chemin de fer, la décision du ministre des travaux publics, qui a ordonné la livraison d'office à la commune dudit chemin vicinal, rétabli dans des conditions approuvées par lui, est prise dans la limite des pouvoirs qui lui appartiennent (*).

Les décisions prises par le ministre, dans la limite des pouvoirs qui lui ont été conférés aux termes du cahier des charges, ne sont pas susceptibles d'être discutées au fond devant le Conseil d'État, par la voie contentieuse (**).

Vu la requête de la commune de Paulhan, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 4 mai 1885, par laquelle le Ministre des travaux publics a prononcé la livraison d'office à ladite commune, des travaux exécutés par la compagnie des Chemins de fer du Midi, pour la déviation du chemin vicinal n° 6; — *Ce faisant, attendu* que, la compagnie n'ayant pas assuré sous l'aqueduc d'Uscelas et aux abords de cet ouvrage, l'écoulement des eaux, leur stagnation est une cause permanente d'insalubrité et une entrave à la circulation; que, le fossé longeant le chemin vicinal n° 6, ayant été creusé jusqu'à 1m,50, la compagnie ne pouvait se dispenser d'établir un parapet et de relier par des ponceaux le chemin aux propriétés riveraines; qu'elle n'a pas donné la largeur prescrite au chemin latéral compris entre l'aqueduc d'Uscelas et le nouveau passage à niveau; qu'en ordonnant la remise d'office à la commune de Paulhan de ces

(*-**) Voy. 1er avril 1869 (ville de Dreux, *Ann.* 1869, p. 772), et les conclusions de M le commissaire du gouvernement de Belbeuf; — 14 décembre 1877 (chemin de fer de Lyon, *Ann.* 1879, p. 162); — 26 novembre 1880 (chemin de fer d'Orléans à Châlons, *Ann.* 1882, p. 438, et le renvoi); — Rapp. Féraud-Giraud, *Des voies publiques*, déviées pour l'établissement des chemins de fer, nos 31 et 37.

ouvrages mal exécutés, le ministre a statué hors des limites de sa compétence, commis un excès de pouvoirs et violé les droits de ladite commune; ordonner à la compagnie du Midi d'effectuer les travaux nécessaires pour assurer l'écoulement des eaux sous la voie ferrée;

Vu les observations du Ministre des travaux publics, tendant au rejet du recours, par le motif que les travaux dont se plaint la commune de Paulhan n'ont été prescrits qu'après avoir fait l'objet de l'enquête prévue par le titre 2 de la loi du 3 mai 1841; que les décisions ministérielles qui en ont approuvé l'exécution ont été rendues par application du cahier des charges annexé au décret du 1er août 1857; qu'enfin ces travaux ont été exécutés par la compagnie, conformément aux dispositions approuvées; que, dès lors, l'administration n'est pas sortie des limites de sa compétence, et s'est conformée strictement aux lois et règlements en prescrivant la remise d'office d'ouvrages dont la réception avait été refusée à tort par la commune;

Vu les observations du Ministre de l'intérieur... tendant au rejet du pourvoi comme mal fondé en droit et en fait;

Vu le cahier des charges de la compagnie des Chemins de fer du Midi, annexé au décret du 1er août 1857;

Vu la loi du 24 mai 1872, article 9;

CONSIDÉRANT que, d'après l'article 3 du cahier des charges de la compagnie des Chemins de fer du Midi, annexé au décret du 1er août 1857, il appartient au Ministre des travaux publics d'autoriser les modifications d'emplacement des voies publiques qui peuvent être nécessaires pour l'établissement du chemin de fer ou de ses dépendances, et de régler les conditions dans lesquelles devront être opérées ces modifications; qu'en vertu de cette disposition, le Ministre des travaux publics, par deux décisions des 20 février 1877 et 18 mars 1878, approbatives du projet présenté par la compagnie des Chemins de fer du Midi pour l'agrandissement de la gare de Paulhan, a autoriser cette compagnie à modifier l'emplacement du chemin vicinal n° 6; qu'il résulte de l'instruction que ces travaux de déviation ont été exécutés conformément aux dispositions du projet approuvé, et qu'en prononçant la livraison d'office à la commune de Paulhan des travaux sus-indiqués, le ministre s'est borné à préciser les conséquences de ses premières décisions, et a statué ainsi dans la limite des pouvoirs qui lui appartiennent;

Considérant que la commune de Paulhan n'invoque à l'appui de son pourvoi aucun moyen de nature à motiver l'annulation de

cette décision, par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872; et que, d'autre part, ladite décision n'est pas susceptible d'être discutée au fond devant le Conseil d'État par la voie contentieuse... (Rejet.)

(N° 90)

[22 juillet 1887]

Travaux publics. — Hospice. — Malfaçons. — Architecte. — Entrepreneur. — Responsabilité. — (Hospices de Château-Chinon contre sieurs Boillot et Parthiot.)

De simples malfaçons qui se produisent plus de dix ans après la réception définitive des travaux ne sont pas de nature à engager la responsabilité de l'entrepreneur et de l'architecte, alors surtout qu'une expertise ordonnée sur le décompte, et à laquelle il n'avait été procédé que postérieurement à l'action en responsabilité, n'avait relevé aucune malfaçon.

Vu la requête... pour la commission administrative des hospices de Château-Chinon... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté rendu le 16 février 1886 par le conseil de préfecture de la Nièvre, dans une instance pendante entre la commission requérante, le sieur Boillot, entrepreneur de travaux de construction de l'hospice, et le sieur Parthiot, architecte directeur desdits travaux; — *Ce faisant, attendu* qu'en rejetant les conclusions reconventionnelles prises par la commission le 11 décembre 1880 à l'effet de faire déclarer l'entrepreneur et l'architecte responsables de vices de construction reconnus postérieurement à la réception des travaux, sans même qu'il eût été procédé à un supplément d'expertise à l'effet de déterminer l'indemnité due de ce chef et évaluée provisoirement à 20.000 francs, le conseil de préfecture a méconnu sa compétence et mal apprécié les faits de la cause; ordonner qu'il sera procédé à ladite expertise; décider en outre par voie de conséquence, d'une part, que le montant de l'indemnité réclamée par la commission dépassant la somme qui, d'après deux des experts précédemment nommés, resterait due au sieur Boillot pour solde de son décompte, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué au sieur Boillot une provision de 5.000 francs; d'autre part, que la tierce expertise devant porter sur l'action en responsabilité intentée par la commission admi-

nistrative, aussi bien que sur la réclamation primitive du sieur Boillot et sur l'appel en garantie auquel cette réclamation a donné lieu de la part de la commission administrative contre le sieur Parthiot, il n'y a lieu quant à présent de procéder à la tierce expertise; annuler en conséquence la désignation faite par le conseil de préfecture, et condamner les sieurs Boillot et Parthiot aux dépens relatifs à l'arrêté attaqué, tous droits des parties sur le fond du litige étant réservés, ainsi que les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense du sieur Parthiot... tendant à ce que le pourvoi, en ce qui le concerne, soit rejeté avec dépens...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 21 juin 1865 et le décret du 12 juillet suivant;

CONSIDÉRANT que, pour rejeter la demande en indemnité formée par la commission administrative des hospices de Château-Chinon contre le sieur Boillot, entrepreneur, et le sieur Parthiot, architecte, a raison de vices de construction qui se seraient révélées dans les bâtiments de l'hospice, le conseil de préfecture de la Nièvre s'est fondé sur ce que les experts, précédemment chargés par lui de fixer les quantités et la valeur des ouvrages exécutés par le sieur Boillot, n'avaient signalé aucun vice de construction, ce qu'ils n'auraient pas manqué de faire s'il en avait existé, puisqu'ils avaient à vérifier tous les travaux exécutés; que les opérations d'expertise ont eu lieu, non seulement après l'introduction de la demande de la commission administrative, mais après l'expiration du délai de dix ans compté de la réception définitive des travaux; que, dans ces circonstances, en décidant qu'il n'avait pas été constaté de vices de construction de nature à engager la responsabilité de l'entrepreneur et de l'architecte, le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des faits de la cause... (La requête de la commission administrative de l'hospice de Château-Chinon est rejetée. Dépens exposés par le sieur Parthiot pour défendre au pourvoi supportés par la commission administrative des hospices de Château-Chinon.)

(N° 91)

[22 juillet 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — (Compagnie des Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Sergent.)

Dégradations causées à une maison et dues exclusivement à l'ébranlement résultant de la manœuvre d'une plaque tournante établie à proximité de cette maison. Compagnie déclarée responsable de la totalité du dommage.

Procédure. — Vérification supplémentaires. Formes. — Lorsqu'il a été déjà procédé à une expertise et à une tierce expertise par le conseil de préfecture, un architecte, chargé par ce tribunal de procéder à un supplément d'instruction, n'est pas tenu de se conformer aux formalités exigées en matière d'expertise et notamment de procéder en présence des parties ou elles dûment appelées (*).

Vu la requête de la compagnie des Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 22 juin 1883, par lequel le conseil de préfecture de Saône-et-Loire l'a condamnée à payer au sieur Sergent, architecte à Chalon-sur-Saône, diverses indemnités qu'elle estime exagérées à raison des dommages que l'établissement et le fonctionnement du pont tournant de la gare de Chalon auraient causés à une maison appartenant audit sieur Sergent; — *Ce faisant*... décharger la compagnie des condamnations prononcées contre elle, et mettre à la charge du sieur Sergent les dépens, frais d'expertise et de tierce expertise;

Vu les observations en défense du sieur Sergent... tendant au maintien de l'arrêté attaqué, par les motifs...; que, d'ailleurs, il est constant que ladite maison est demeurée quarante ans sans présenter aucune dégradation et qu'elles ne se sont produites que depuis l'établissement du pont tournant et dans la façade qui avoisine le chemin de fer;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 16 septembre 1807;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil;

En la forme :

Sur les conclusions de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée tirées de l'irrégularité de l'expertise à laquelle il aurait été procédé par le sieur Jacob, sans qu'elle ait été convoquée à y assister :

Considérant que, si, postérieurement à l'expertise et à la tierce expertise auxquelles il a été procédé conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, le conseil de préfecture a chargé

(*) Voy. 8 juillet 1887, d'Estampes, *infrà*, p. 290 et le renvoi.

le sieur Jacob, architecte, de dresser un état des travaux de réfection nécessaires pour réparer les dégradations qu'auraient causées à la maison du sieur Sergent l'établissement défectueux et la manœuvre d'une plaque tournante de la gare de Chalon-sur-Saône, la mesure d'instruction ainsi prescrite ne constituait pas une nouvelle expertise, mais bien une simple vérification portant sur un point déterminé du litige; qu'ainsi le sieur Jacob n'était pas tenu de se conformer aux formalités exigées en matière d'expertise, et notamment de procéder en présence des parties ou elles dûment appelées;

AU FOND :

Sur les conclusions de la compagnie tendant à ce qu'une partie de la somme nécessaire à la réparation de la maison du sieur Sergent soit laissée à la charge de ce propriétaire :

Considérant qu'il n'est pas établi par l'instruction que les dommages éprouvés par la maison du sieur Sergent aient été causés, même en partie, par un vice de construction; qu'il résulte au contraire des pièces du dossier qu'aucune dégradation n'avait été signalée à ladite maison jusqu'à l'établissement de la plaque tournante; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que l'arrêté attaqué a mis à la charge de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée toutes les réparations nécessaires pour remettre l'immeuble en état, et qu'il n'est pas justifié qu'en fixant à la somme de 4.329f,15 le montant desdites réparations, il en ait fait une appréciation exagérée;

Sur les conclusions de la compagnie tendant à ce que l'indemnité allouée au sieur Sergent pour pertes de loyers soit réduite, et à ce que la disposition de l'arrêté attaqué, déclarant ladite indemnité productive d'intérêts, soit annulée, ainsi que sur les conclusions reconventionnelles du sieur Sergent tendant à ce que cette somme soit augmentée :

Considérant, d'une part, qu'il ne peut être relevé à la charge du sieur Sergent aucune faute de nature à lui faire supporter une partie des dommages éprouvés; que, d'autre part, il n'est établi ni par la compagnie ni par le sieur Sergent que l'arrêté attaqué, en fixant en bloc et sous la forme d'un capital de 2.500 francs l'indemnité à laquelle ce propriétaire avait droit, ait fait une inexacte appréciation du préjudice causé;

Considérant que cette somme, allouée en réparation de tous les éléments du dommage encouru, était susceptible de porter intérêt du jour de la demande, conformément aux règles de l'article 1153 du Code civil;

Sur les autres chefs de demande faisant l'objet du recours incident du sieur Sergent :

Considérant qu'aucun d'eux n'est justifié et qu'il a été tenu compte de tous les dommages éprouvés par le requérant par les condamnations prononcées contre la compagnie;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant qu'à la date du 21 octobre 1884 le sieur Sergent a formé une demande à l'effet d'obtenir les intérêts des intérêts; qu'à cette date les intérêts auxquels il avait droit étaient dus pour plus d'une année; que, par suite, il y a lieu de décider que les intérêts échus à cette date seront capitalisés pour devenir eux-mêmes productifs d'intérêts;

Considérant qu'à la date du 24 septembre 1885, époque à laquelle le sieur Sergent a renouvelé sa demande, il ne lui était pas dû une année entière d'intérêts; que, dès lors, il n'y a pas lieu de lui allouer les intérêts d'intérêts à cette date;

Mais considérant que cette demande a été produite à nouveau les 21 octobre 1885 et 28 octobre 1886; qu'à chacune de ces époques il était dû au sieur Sergent plus d'une année d'intérêts; que, par suite, il y a lieu de décider que les intérêts échus seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à compter des 21 octobre 1885 et 28 octobre 1886... (Requête de la compagnie et recours incident du sieur Sergent rejeté. Intérêts des intérêts accordés à partir des 21 octobre 1884, 21 octobre 1885 et 28 octobre 1886. Dépens du présent pourvoi à la charge de la compagnie; ceux du recours incident à la charge du sieur Sergent.)

(N° 92)

[22 juillet 1887]

Voirie grande. — Rivières navigables et flottables. — Dommages aux usines. — Vente nationale. — Diminution de force motrice. — Indemnité. — (Sieur Piette et consorts.)

Lorsqu'un moulin situé sur une rivière navigable a été l'objet d'une vente nationale, et que l'administration soutient que la consistance de ce moulin a été irrégulièrement augmentée, à raison de l'inexécution de travaux imposés à l'acquéreur par l'acte de vente, c'est à l'administration qu'incombe la preuve

de son allégation. Indemnité due pour diminution de force motrice, résultant de la construction d'un barrage près de l'usine, et calculée non d'après le nombre de paire de meules existant, mais d'après le nombre de paires qui pouvaient être simultanément utilisées (*).

Vu la requête des consorts Piette tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 8 octobre 1884, par lequel le conseil de préfecture des Ardennes ne leur a accordé qu'une indemnité de 45.500 francs à raison du dommage causé audit moulin par suite de l'établissement du barrage de la Folie dans le lit de la Meuse; — *Ce faisant*... accorder aux requérants une indemnité totale de 244.875 francs avec intérêts et intérêts des intérêts; condamner l'État aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu les observations en défense du Ministre des travaux publics tendant au rejet du pourvoi;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

En ce qui concerne *la longueur de la batte du moulin de Charleville :*

Considérant que l'acte de vente nationale en date du 6 germinal an VI, par lequel le sieur Lhotte, auteur du sieur Piette, a acquis la propriété du moulin de Charleville, imposait à l'acquéreur l'obligation de rescinder, dans un délai de six mois et sur une longueur de dix toises, l'extrémité de la digue ou *batte* qui partage le cours de la Meuse, de manière à faire passer sous les roues du moulin une partie des eaux du fleuve; que l'administration soutient que l'usinier ne s'est pas acquitté de cette obligation et que, dès lors, la force motrice dont jouissait, en 1876, le moulin de Charleville, serait supérieure à celle à laquelle il avait légalement droit; mais qu'elle n'apporte aucune preuve à l'appui de cette allégation; que, dès lors, les consorts Piette sont fondés à soutenir que la consistance légale de leur moulin doit être établie d'après la longueur actuelle de la batte précitée, et qu'il y a lieu de réformer de ce chef l'arrêté attaqué;

En ce qui concerne l'évaluation du nombre de paires de meules:

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment des rapports d'expertise et de tierce expertise que, bien que le moulin de Charleville comptât huit paires de meules, la force motrice utilisée par les consorts Piette n'a jamais mis en action plus de

(*) Voy. 20 mai 1881 (Ministre des travaux publics, *Ann.* 1882, p. 1089), et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Gomel.

sept paires de meules à la fois; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est fondé sur ce dernier chiffre pour évaluer la force motrice du moulin de Charleville;

Sur la fixation du montant de l'indemnité :

Considérant que de tout ce qui précède et des divers éléments fournis par l'instruction, notamment les rapports d'expertise et de tierce expertise, il résulte qu'en fixant à 60.000 francs l'indemnité due par l'État aux consorts Piette pour la perte de force motrice causée à leur moulin et en laissant à la charge de chacune des parties ses frais d'expertise, comme dans l'arrêté attaqué, il sera fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire;

En ce qui concerne les dommages spéciaux et temporaires qui auraient été causés au moulin pendant l'exécution des travaux:

Considérant que les requérants n'établissent pas qu'il ait *été* causé aucun dommage à leur moulin avant l'achèvement des travaux du barrage;

En ce qui concerne les travaux exécutés par l'État dans le lit du fleuve :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ces travaux n'ont pu causer aucun dommage au moulin des consorts Piette;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué aux requérants les intérêts des intérêts à partir du 14 novembre 1877; que les requérants ont formé à la date du 13 janvier 1885 une nouvelle demande d'intérêts des intérêts; qu'à cette époque il leur était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu de leur allouer les intérêts des intérêts à partir de cette date.. (Indemnité due par l'État aux consorts Piette, fixée à 60.000 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts des intérêts accordés à partir du 13 janvier 1885. Surplus des conclusions des consorts Piette rejeté. Dépens à la charge de l'État.)

(N° 93)

[29 juillet 1887]

Ateliers insalubres. — Dépotoire de vidanges avec fabrication de poudrettes (1re *classe*). — (Sieurs Ducrozet et Rapin contre Ministre du commerce).

Dépotoire (1re *classe*) *établi à la porte d'une ville, à moins de*

200 mètres des habitations voisines dans des conditions défectueuses : autorisation refusée.

Opposition.— Compétence.— Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur l'opposition formée par des voisins à l'arrêté préfectoral, autorisant un établissement insalubre, et fondée sur l'insuffisance de mesures prescrites par cet arrêté.

Expertise.—Frais mis à tort à la charge de l'administration : elle n'est pas partie dans un débat qui s'élève entre un usinier et des riverains (*).

VU : 1° LA REQUÊTE... pour les sieurs Ducrozet et Rapin; 2° le recours formé par le Ministre du commerce tendant à ce qu'il plaise au Conseil, en ce qui concerne la requête des sieurs Ducrozet et Rapin, annuler — un arrêté du 20 mars 1885, par lequel le conseil de préfecture de Saône-et-Loire a annulé l'arrêté du préfet du même département du 19 octobre 1883, autorisant les requérants à établir un dépotoir de vidanges avec fabrication de poudrette sur le territoire de la commune d'Autun; en ce qui touche le recours du Ministre du commerce réformer l'arrêté précité du conseil de préfecture, en temps qu'il a mis les frais d'expertise à la charge de l'administration; — *Ce faisant, attendu*, en ce qui concerne la requête des sieurs Ducrozet et Rapin, qu'en recevant l'opposition motivée sur l'inexécution des conditions prescrites par l'arrêté d'autorisation, en ordonnant une expertise à l'effet d'examiner si ces mesures avaient été exécutées, et en se fondant pour annuler l'arrêté d'autorisation sur l'inexécution desdites mesures, le conseil de préfecture a dépassé les limites de sa compétence; que le recours contre les arrêtés d'autorisation n'est ouvert devant le conseil de préfecture par la voie contentieuse, que lorsque les intéressés prétendent que lesdits arrêtés n'ont pas prévu et prescrit des mesures suffisantes au point de vue de la salubrité publique; que, dans l'espèce, le recours basé principalement sur l'inexécution des conditions imposées devait être porté par la voie gracieuse devant le préfet; qu'il serait facile d'établir, à l'aide du rapport d'expertise, que les sieurs Ducrozet et Rapin se sont conformés aux mesures qui leur avaient été imposées, que le conseil de préfecture avait uniquement à examiner si l'arrêté préfectoral

(*) Rapp. en matière de logements insalubres, Ministre du commerce, 1er août 1884, p. 690. (*Rec. des arr. du C. d'État.*)

d'autorisation n'avait ordonné des mesures de nature à assurer la salubrité; que les mesures prescrites ont été trouvées suffisantes par toutes les autorités locales et par les experts; que le maire, le préfet et le conseil d'hygiène ont après comme avant la décision du conseil de préfecture, donné des avis favorables au maintien de l'usine; que les distances prescrites par l'arrêté d'autorisation, à savoir 300 mètres des habitations et 50 mètres de la route étaient suffisantes; qu'il résulte en effet de l'instruction que les mauvaises odeurs sont presque nulles sur la route qui avoisine l'usine, et qu'à raison de l'éloignement des habitations des opposants, ceux-ci ne peuvent être incommodés par le dépotoire; que quant aux mesures intérieures, construction de l'usine, élévation des cheminées d'aérage, plantations d'arbres, les experts ont déclaré que les prescriptions de l'arrêté préfectoral du 19 octobre 1883 paraissaient suffisantes; annuler en tant que de besoin l'arrêté préparatoire du 22 août 1884, ordonnant une expertise, condamner l'administration et les défendeurs aux dépens : en ce qui concerne le recours du Ministre du commerce, que l'État n'étant pas partie en cause dans l'instance engagée devant le conseil de préfecture, et le préfet n'ayant agi qu'en vertu des pouvoirs de police qu'il tient des décrets du 15 octobre 1810 et du 25 mars 1852, le conseil de préfecture ne pouvait mettre les frais d'expertise à la charge de l'administration; décharger l'État de ladite condamnation;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Chaussivert, Jacquet et autres, tendant au rejet de la requête, par les motifs que l'opposition formée devant le conseil de préfecture n'était pas fondée, surtout sur l'inexécution des conditions prescrites, mais bien sur l'insuffisance des mesures imposées, et que c'est principalement sur ce motif que les premiers juges se sont fondés pour annuler l'arrêté d'autorisation; qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport d'expertise que les mesures relatives à la hauteur des cheminées et à la couverture des bâtiments sont tellement vagues, qu'elles ne donnent aucune garantie aux particuliers et à l'administration et qu'aucune obligation n'a été imposée aux usiniers quant au nombre des cheminées d'aérage, à leur hauteur, au mode de couvertures des fosses; qu'aucune distance n'a été prescrite entre le dépotoir et les habitations voisines; que le plan présenté par les sieurs Ducrozet et Rapin, sur le vu duquel l'autorisation a été accordée, et d'après lequel les habitations les plus proches étaient éloignées d'au moins 300 mètres, a été reconnu inexact; que ces maisons se trouvent à 122,

166, 190, 230 et 290 mètres; que, d'autre part, la distance de 50 mètres de la route nationale fixée par l'arrêté préfectoral précité est insuffisante, à raison de sa fréquentation; que le comité consultatif des arts et manufactures a, dans son rapport, relevé entre autres griefs contre l'arrêté d'autorisation d'impraticabilité de la route de Château-Chinon comme promenade des habitants d'Autun, les procédés barbares permis pour le séchage des matières, l'absence ou l'insuffisance des prescriptions relatives aux plantations d'arbres touffus et à la construction de l'établissement; enfin la nécessité d'un éloignement de 500 mètres des habitations;

Vu... (décret du 15 octobre 1810; ordonnance du 14 janvier 1815; décrets des 25 mars 1852, 31 décembre 1866 et 7 mai 1878);

Considérant que les pourvois ci-dessus visés sont connexes; que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

En ce qui concerne la requête des sieurs Ducrozet et Rapin :

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture était incompétent pour statuer sur l'opposition formée par les sieurs Chaussivert et autres :

Considérant que pour demander l'annulation de l'arrêté par lequel le préfet de Saône-et-Loire avait autorisé les sieurs Ducrozet et Rapin à établir un dépotoir de vidanges avec fabrication de poudrette sur le territoire de la commune d'Autun, les sieurs Chaussivert et autres se sont fondés notamment sur l'insuffisance des mesures prescrites par ledit arrêté; que, dès lors, par application des dispositions combinées de l'article 7 du décret du 15 octobre 1810 et du décret du 25 mars 1852, il appartient au conseil de préfecture de statuer sur l'opposition dont il était saisi;

Au fond :

Considérant que l'arrêté du préfet de Saône-et-Loire du 19 octobre 1883, autorisant l'ouverture du dépotoir des sieurs Ducrozet et Rapin, ne contient aucune prescription relative à la distance qui doit séparer l'usine des habitations voisines, et qu'il se borne sur ce point à une référence à un plan, dont les indications ont été reconnues inexactes; que les mesures qu'il impose ne sont pas suffisantes pour sauvegarder la santé publique; que, d'autre part, il résulte de l'instruction que l'établissement des requérants a été installé à moins de 200 mètres de certaines habitations et dans des conditions défectueuses; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a

annulé l'arrêté préfectoral qui a autorisé l'ouverture de l'usine des sieurs Ducrozet et Rapin;

En ce qui concerne le recours du Ministre du commerce :

Considérant qu'en autorisant l'ouverture des établissements classés comme dangereux et insalubres, les préfets agissent en vertu des pouvoirs de police qu'ils tiennent des décrets des 15 octobre 1810 et 25 mars 1852; qu'il suit de là que l'État ne peut être considéré comme partie en cause dans les instances engagées sur les oppositions formées contre lesdites autorisations, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a mis les frais d'expertise à la charge de l'administration, alors que la contestation était engagée entre les sieurs Chaussivert et autres d'une part, et les sieurs Ducrozet et Rapin d'autre part... (Requête rejetée. État déchargé des frais d'expertise. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens exposés par les sieurs Chaussivert et autres, à la charge des sieurs Ducrozet et Rapin.)

(N° 94)

[29 juillet 1887]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Factage. — Délais. — Cahier des charges. — Interprétation. — Recours pour excès de pouvoirs. — Voie parallèle. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, factage des marchandises en grande vitesse à Paris).

Une compagnie de chemin de fer n'est pas recevable à déférer directement au Conseil d'État, pour excès de pouvoirs, un arrêté par lequel le ministre des travaux publics, par application du cahier des charges de la compagnie, a fixé le délai dans lequel le factage des marchandises devait être opéré dans Paris. — Le conseil de préfecture est juge des difficultés qui s'élèvent au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du cahier des charges des compagnies de chemin de fer.

Vu la requête présentée par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — un arrêté du 16 mars précédent, par lequel le Ministre des travaux publics a fixé les délais dans lesquels s'opérerait le factage des marchan-

dises à grande vitesse à Paris et dans les autres grandes villes qui seraient ultérieurement désignées; — *Ce faisant, attendu* qu'aucune disposition de loi ne donne au ministre le droit de déterminer ces délais; que l'article 52 du cahier des charges des concessions des chemins de fer, visé par l'arrêté attaqué, porte uniquement que les tarifs à percevoir pour le factage seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie; qu'en dehors de la rémunération à payer à celle-ci par le public et par suite du silence du cahier des charges sur les autres conditions de ce service spécial, l'administration ne peut en imposer aucune; condamner l'État, en la personne du Ministre des travaux publics, aux frais de timbre et d'enregistrement;

Vu les observations du Ministre des travaux publics tendant au rejet du pourvoi, par le motif que l'article 52 du cahier des charges, en conférant à l'administration supérieure le droit de fixer les tarifs de factage, leur confère le droit de déterminer les conditions de prix et de délais dans lesquels cette opération doit être effectuée; ensemble les copies de deux dépêches ministérielles, adressées au préfet de la Seine les 13 octobre 1884 et 4 mai 1885, à l'occasion de l'instance engagée devant le conseil de préfecture, par la compagnie requérante, pour l'interprétation dudit article 52.

Vu le mémoire en réplique... par lequel ladite compagnie, rappelant cette instance où elle a demandé, le 15 septembre 1884, que le Ministre fût déclaré avoir à tort et sans droit réglementé les délais du factage parisien, expose que non seulement elle n'a pas pris l'initiative de la mesure dont s'agit, mais encore qu'elle a déclaré s'y opposer; que, de 1857 à 1874, l'administration a fixé les prix dudit factage, mais n'en a jamais déterminé le délai; que, s'il l'a fixé à vingt-quatre heures, le 14 novembre 1874, c'est sur l'initiative, la demande et les propositions des compagnies, parce qu'en l'absence de toute réglementation administrative, la juridiction consulaire décidait que le factage devait s'effectuer dans un délai normal, variable et plein d'inconvénients pratiques; que le ministre ne pouvait, dès lors, modifier cette durée de vingt-quatre heures autrement que sur l'initiative et les propositions des compagnies, ainsi que l'exige l'article 52 du cahier des charges; que ces propositions font défaut pour 1884, et que l'article 69 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 trace la procédure à suivre par l'administration pour les provoquer, en cas d'inertie systématique des compagnies;

Vu les lois et décret du 19 juin 1857 portant constitution du ré-

seau des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, ensemble le cahier des charges y annexé, notamment les articles 52 et 69;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

CONSIDÉRANT que la compagnie requérante soutient, d'une part, que l'arrêté attaqué n'aurait point été, comme l'exige l'article 52 de son cahier des charges, rendu sur la proposition des compagnies de chemins de fer; d'autre part, que, dans ledit article le sens à attribuer au mot « tarif » implique exclusivement l'idée d'une rémunération que ces compagnies sont en droit d'exiger du public;

Considérant qu'aux termes de l'article 69 dudit cahier des charges, et par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, les contestations qui s'élèvent entre ladite compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses de ce cahier des charges, doivent être jugées par le conseil de préfecture de la Seine, sauf recours aux Conseil d'État; que, dès lors, la compagnie requérante n'est pas recevable à déférer directement et par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872, l'arrêté attaqué au conseil d'État... (Rejet.)

(N° 95)

[5 août 1887]

Travaux publics. — Communes. — Décompte. — Distribution d'eau. — Mauvaise exécution des travaux. — Entrepreneur et architecte. — (Commune de Beaumont-sur-Vingeanne contre sieur Dumont et autres.)

Travaux destinés à l'élévation et à la distribution des eaux dans une commune, n'ayant pas procuré le volume d'eau que l'entrepreneur s'était engagé à fournir : entrepreneur déclaré responsable du préjudice en résultant pour la commune.

Malfaçons relevées à la charge de l'entrepreneur : réduction apportée au décompte.

Architecte. Honoraires fixés par le Conseil d'État sous réserve d'un recours en garantie de la commune, contre cet architecte, dans le cas où celle-ci serait poursuivie.

VU LA REQUÊTE... pour la commune de Beaumont-sur-Vin-

geanne... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 25 juillet 1884, par lequel le conseil de préfecture de la Côte-d'Or a condamné ladite commune à payer au sieur Dumont la somme de 14.466f,62 pour travaux de terrassements et de maçonneries, au sieur Bollée la somme de 13.689f,20 pour la construction de béliers hydrauliques, au sieur Collenot la somme de 1.784f,46 et a rejeté l'appel en garantie formé par la commune contre les sieurs Bollée et Collenot; — *Ce faisant, attendu* que le conseil municipal de Beaumont a adopté à la date du 10 mai 1887 un devis présenté par le sieur Collenot, architecte, relatif à un projet d'élévation et de distribution d'eau dans la commune; que les plans et devis ont été approuvés par le préfet de la Côte-d'Or à la date du 2 novembre 1878, après la négociation et le vote par le conseil municipal d'un emprunt de 11.000 francs destiné à parfaire les ressources disponibles de la commune; que la commune avait traité avec les propriétaires des terrains à occuper ou à traverser; que, le 22 janvier 1879, le maire a traité avec le sieur Bollée pour l'établissement de deux béliers hydrauliques moyennant 10.900 francs, et le 20 mars 1879 avec le sieur Dumont pour tous les travaux de terrassement et de maçonnerie moyennant un rabais de 1 p. 100 sur le montant du devis qui s'élevait à 13.377f,57; que ces deux marchés ont été approuvés par l'autorité compétente; que, dès le 15 janvier 1879, le sieur Collenot, architecte et directeur des travaux, a apporté de sa propre autorité aux projets régulièrement approuvés des modifications qui, sans entraîner une augmentation notable de dépense, changeaient complètement les bases fondamentales des travaux; qu'il résulte d'une expertise à laquelle il a été procédé par arrêtés du conseil de préfecture de la Côte-d'Or des 25 août et 17 novembre 1882 : 1° en ce qui concerne les travaux des terrassements et maçonneries exécutés par le sieur Dumont, que le montant des malfaçons constatées s'élève à 71f,91 et qu'il y a lieu de déduire cette somme du montant du décompte des travaux exécutés par le sieur Dumont, lequel décompte est ainsi de 14.425f,41; 2° en ce qui concerne les travaux exécutés par le sieur Bollée, que le sieur Bollée a rempli un rôle prépondérant dans la discussion et le choix du tracé des fontaines de Beaumont et, par suite, dans l'adoption du projet exécuté; qu'il résulte de l'examen sur place que le tracé présente des inconvénients graves, et qu'en réparation du dommage causé à la commune, il convient de réduire ledit décompte du sieur Bollée d'une somme de 4.600 francs, le décompte s'élevant ainsi à

9.089f,20 ; 3° en ce qui concerne la responsabilité du sieur Collenot, qu'il doit être déclaré responsable : 1° du dommage causé à la commune de Beaumont par suite du manque de profondeur des tranchées de la conduite d'amenée à la traversée de la prairie, lequel dommage peut être évalué à 300 francs ; 2° du dommage causé par suite du passage du tuyau d'ascension à fleur d'eau dans la traversée du ruisseau sous le lavoir, dommage estimé à 200 francs dont la moitié incombe au sieur Collenot et l'autre moitié au sieur Bollée et qu'ainsi la commune n'est débitrice envers le sieur Collenot que d'une somme de 1.109f,33 ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné la commune au paiement des sommes réclamées par les sieurs Collenot, Bollée et Dumont ; et a condamné la commune au paiement des intérêts desdites sommes, ainsi qu'aux dépens et aux frais d'expertise, déduction d'une somme de 194f,46 mise à la charge du sieur Collenot ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

EN CE QUI CONCERNE *le sieur Dumont :*

Considérant qu'il résulte de l'expertise, que si le décompte des travaux faits par le sieur Dumont s'élève à la somme de 14.497f,32, on doit en retrancher celle de 71f,91 à raison de quelques malfaçons relevées contre lui ; qu'ainsi, le montant de son décompte doit rester définitivement fixé à 14.425f,41 ;

En ce qui concerne le sieur Bollée :

Considérant que les experts ont de commun accord reconnu que les travaux exécutés par cet entrepreneur et dont ils ont fixé le montant à 13.689f,20 n'ont pas procuré à la commune tout le volume d'eau qu'il s'était engagé à lui fournir ; que, si cette insuffisance provient en grande partie de diverses modifications qu'il a fait apporter au projet primitif, l'approbation donnée à ces changements n'a pas eu pour effet de restreindre les obligations du sieur Bollée, et ne saurait le dégager de la responsabilité par lui encourue ; qu'en conséquence, il y a lieu d'adopter, pour la laisser à sa charge, l'évaluation du dommage éprouvé par la commune, telle qu'elle résulte du rapport d'experts, mais en la réduisant toutefois à 4.500 francs, la somme de 200 francs partagée par le rapport entre l'entrepreneur et l'architecte représentant un élément de préjudice non suffisamment justifié ;

En ce qui concerne le sieur Collenot :

Considérant que les honoraires de cet architecte ont été fixés à bon droit par les experts à 1.509f,33, somme à laquelle il convient de les maintenir, tant par suite de ce qui précède que du

rejet d'une réduction de 300 francs proposée par le rapport à raison d'une aggravation de servitude du chef de laquelle aucune poursuite n'ayant encore été exercée contre la commune, il suffit de lui réserver, quant à présent, tous les droits à une action ultérieure en garantie contre le sieur Collenot... (Arrêté annulé. La commune paiera, sous réserve des acomptes précédemment versés, savoir : 1° au sieur Dumont, 14.425f,41 ; 2° au sieur Bollée, 9.189f,20 ; 3° au sieur Collenot, 1.509f,33. Surplus des conclusions de la commune rejeté. Frais d'expertise mis pour moitié à la charge de la commune, et pour le surplus à la charge du sieur Bollée. Les dépens exposés devant le Conseil d'État seront supportés un quart par le sieur Collenot, un quart par le sieur Dumont, et pour le surplus par le sieur Bollée.)

(N° 96)

[6 août 1887]

***Cours d'eau non navigables. — Associations syndicales. — Arrosage. — Taxes.* — (Sieur Garène contre syndicat de Saint-Laurent-de-la-Salanque.)**

Terrains placés à un niveau supérieur au plafond des rigoles et non susceptibles d'être arrosés ; décharge de la partie des taxes afférentes à la superficie de ces terrains. — Régularité.

Dépens. — Rejet : assimilation aux contributions directes.

Frais d'expertise partagés par moitié.

Expertise. — Vérification opérée en présence des experts du syndicat et de la partie ; si celle-ci n'a pas assisté aux opérations, elle en a été avertie et a eu connaissance du procès-verbal avant l'arrêté du conseil de préfecture. — Régularité.

VU LA REQUÊTE du sieur Garène... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 16 octobre 1884, dans celles de ses dispositions par lesquelles le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales ne lui a accordé qu'une réduction insuffisante des taxes d'arrosage auxquelles il a été imposé sur le rôle du syndicat de Saint-Laurent-de-la-Salanque pour l'année 1882 ; — *Ce faisant...* renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour faire déterminer, par de nouveaux experts, les parties du sol qui ne peuvent s'irriguer, à raison de leur élévation ou de toute autre cause ;

Vu les observations en défense du syndicat de Saint-Laurent-de-la-Salanque... tendant au rejet du pourvoi et à la condamnation du sieur Garène aux dépens...;

Vu les lois du 16 floréal an XI et du 21 juin 1865;

Vu la loi du 21 avril 1832 et l'arrêté du gouvernement du 24 floréal an VIII;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les deux experts ont procédé en commun à leurs vérifications; que, si l'expert du sieur Garène s'est absenté pendant les journées du 29 et du 30 janvier, il a procédé, contradictoirement avec l'expert du syndicat, au relèvement des cotes de niveau et aux autres constatations de nature à motiver les appréciations des experts; que, si le sieur Garène n'a pas assisté auxdites vérifications, il avait été averti du commencement des opérations de l'expertise et il a pu prendre connaissance du procès-verbal avant le jour où le conseil de préfecture a statué sur sa réclamation; que, dans ces circonstances, il n'y a pas lieu d'ordonner une nouvelle expertise;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la taxe qui a fait l'objet de la réclamation du sieur Garène comprenait les dépenses de premier établissement effectuées par le syndicat pour amener l'eau par des rigoles sur les terrains du requérant; que le remboursement desdites dépenses était dû par le sieur Garène, aux termes de l'article 28 des statuts, à raison de la surface de ses terres susceptibles d'être arrosées, et que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en décidant que les terrains situés à un niveau supérieur au plafond des rigoles et comprenant une superficie de 2 hectares 32 ares 59 centiares devaient seuls être considérés comme n'étant pas susceptibles d'être arrosés au sens de l'article 28 précité; que, dans ces circonstances, le sieur Garène n'est pas fondé à prétendre qu'il n'est pas engagé pour la totalité de son domaine;

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en mettant par moitié à la charge de chacune des parties les frais d'expertise;

Sur les conclusions du syndicat à fins de dépens :

Considérant que les réclamations en matière de taxes syndicales ayant lieu sans frais, il n'y a pas lieu d'allouer de dépens... (Frais d'expertise supportés par moitié par chacune des parties. Surplus des conclusions du sieur Garène rejeté. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 97)

[6 août 1887]

Travaux publics. — Décompte. — Demande de résiliation. — (Sieur Rateau *.)

Demande en résiliation fondée sur ce que les travaux imprévus auraient excédé de plus du double les prévisions du devis; rejet: il est établi que les dépenses supplémentaires n'ont pas excédé du dixième celles prévues.

Retard dans l'exécution des travaux non imputable à la commune : pas d'indemnité.

Vu les conclusions du sieur Rateau... tendant à ce qu'il plaise au Conseil lui adjuger les conclusions de son mémoire ampliatif; subsidiairement, prononcer la résiliation du marché; fixer à la somme de 34.000 francs le montant des travaux exécutés au 22 octobre 1883; condamner la commune de Saint-Savinien à lui payer la somme de 4.450 francs pour indemnité de résiliation et de retard; dire que ladite commune sera en outre tenue de reprendre les cintres et le matériel moyennant le prix de 7.000 fr.; très subsidiairement, adopter pour ces condamnations les évaluations du tiers expert; condamner la commune aux intérêts, aux intérêts des intérêts et aux dépens, y compris les frais de première instance et ceux d'expertise et de tierce expertise;

Vu les observations de la commune de Saint-Savinien..., tendant au rejet de la demande en résiliation et... en outre à ce que le montant des travaux exécutés au 22 octobre 1883 soit fixé à 24.200f,86, et le sieur Rateau condamné à tous les dépens de première instance et d'appel, y compris les frais d'expertise et de tierce expertise;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur les conclusions *tendant à faire fixer le montant des travaux dus au sieur Rateau :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la valeur des travaux exécutés par l'entrepreneur s'élève actuellement à 24.288f,70, et qu'il y a lieu de fixer à cette somme le décompte arrêté au 22 octobre 1883;

(*) Suite de la décision du 8 août 1885 (sieur Rateau, *Ann.* 1886, p. 257).

Sur les conclusions à fin de résiliation :

Considérant que le sieur Rateau fondait sa demande sur l'exagération de la dépense qu'il prétendait avoir atteint 40.986 francs, alors que les travaux adjugés ne devaient pas dépasser 12.728 fr.;

Mais considérant qu'il est établi par l'expertise que l'ensemble des travaux faisant l'objet du contrat s'élevait à 22.049f,73 et que la dépense faite par l'entrepreneur au delà des prévisions n'a pas dépassé 2.239 francs; qu'un excédant de si faible importance ne suffisait pas à justifier sa demande en résiliation, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture l'a rejetée, ainsi que les conclusions accessoires tendant à la reprise du matériel et à l'allocation d'une indemnité pour retard dans les paiements;

En ce qui touche l'idemnité pour retard dans l'exécution des travaux :

Considérant que le sieur Rateau ne justifie pas que la prolongation des travaux, après le 1er octobre 1882, provienne de faits imputables à la commune de Saint-Savinien;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que l'expertise et la tierce expertise, rendues nécessaires par la demande du sieur Rateau, en ont démontré le mal fondé; qu'il y a lieu, dès lors, de mettre les frais ainsi faits à la charge du demandeur... (Rejet avec dépens, frais d'expertise et de tierce expertise. Montant des travaux exécutés fixé à 24.288f,70.)

(N° 98)

[6 août 1887]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Carrière en exploitation. — Interdiction d'exploiter. — Dommages. — Indemnité. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.)

L'interdiction par le préfet de poursuivre dans la zone de protection d'un chemin de fer l'exploitation d'une carrière qui était en pleine activité lors de l'ouverture de la ligne, peut donner droit à indemnité, alors même que l'exploitation n'aurait pas été commencée, dans la zone interdite, au moment où le terrain a été grevé de la servitude de non exploitation (*).

(*) Voy. 24 février 1870 (Compagnie d'Orléans), *Ann.* 1870, p. 738; — 18 mars 1881 (Ministre des travaux publics), *Ann.* 1882, p. 840; — 3 juin 1881 (Compagnie du Nord), *Ann.* 1882, p. 1114.

Vu la requête de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 3 mars 1883, par lequel le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône a alloué aux consorts Robert une indemnité de 45.000 francs, à raison du préjudice qui leur a été causé par l'interdiction d'exploiter une carrière d'argile dans le voisinage du chemin de fer de Marseille à Aix; — *Ce faisant...* décharger la compagnie de toute indemnité, et, subsidiairement, réduire cette indemnité à 4.876 francs; condamner les consorts Robert aux frais d'expertise, de tierce-expertise et aux dépens;

Vu les observations en défense des consorts Robert... tendant au rejet du pourvoi avec dépens et à l'allocation des intérêts et des intérêts des intérêts...;

Vu la loi du 21 avril 1810, article 81;

Vu les arrêts du Conseil des 14 mars 1741 et 5 avril 1772;

Vu la loi du 15 juillet 1845;

Vu le décret du 17 août 1864;

Vu l'arrêté préfectoral du 19 avril 1875;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Considérant que si, devant le jury d'expropriation, les consorts Robert ont obtenu une indemnité, tant à raison des parcelles de leur propriété qui ont été prises pour la construction de la ligne directe de Marseille à Aix, que pour l'ensemble des dommages se rattachant à l'expropriation, ils ont fait des réserves expresses en ce qui concerne l'indemnité qui pourrait leur être due relativement au dommage que leur ferait éprouver l'interdiction résultant de la loi du 15 juillet 1845 et du décret du 17 août 1864, d'exploiter leur carrière dans les zones de protection de la voie ferrée;

Considérant que, par son arrêté en date du 19 avril 1875, le préfet des Bouches-du-Rhône a interdit aux consorts Robert d'exploiter leur carrière d'argile à un mètre de distance des terrains formant l'emprise du chemin de fer et leur a prescrit de terminer leur exploitation suivant un talus d'une inclinaison maximum de 45°;

Considérant que la carrière des consorts Robert était en pleine exploitation à l'époque où a été construite la ligne du chemin de fer de Marseille à Aix; que, dès lors, et bien que leur exploitation ne portât pas encore sur la zone interdite par l'arrêté préfectoral, la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée n'est pas fondée à soutenir que les réclamants n'ont

droit à aucune indemnité à raison du préjudice qui résulte pour eux de l'interdiction prononcée par ledit arrêté;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il sera fait une juste appréciation de l'indemnité à laquelle les consorts Robert ont droit, en la fixant à la somme de 7,000 francs;

Sur les frais d'expertise et de tierce-expertise :

Considérant qu'il y a lieu de les faire supporter moitié par la compagnie, moitié par les consorts Robert;

Sur les intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 1153 du Code civil, les intérêts sont dus du jour de la demande en justice; que les consorts Robert ont demandé les intérêts des sommes qui leur sont dues à la date du 29 décembre 1883; qu'il y a lieu, dès lors, de leur allouer les intérêts à partir de cette date;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les consorts Robert ont demandé les intérêts des intérêts à la date du 8 avril 1886; qu'à cette date, il leur était dû plus d'une année d'intérêts; qu'il y a lieu, dès lors, et par application de l'article 1154 du Code civil, de décider que les intérêts échus le 8 avril 1886 porteront eux-mêmes intérêt à partir de cette date au profit des consorts Robert... (Indemnité due par la compagnie aux consorts Robert fixée à 7.000 fr. Frais d'expertise et de tierce-expertise partagés par moitié entre la compagnie et les consorts Robert. Intérêts accordés aux consorts Robert à partir du 29 décembre 1883 et intérêts des intérêts à dater du 8 avril 1886. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens supportés par les consorts Robert.)

(N° 99)

[6 août 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Transformation d'une place publique en impasse. — Dommage direct et matériel. — Indemnité. — (Commune de Saint-Cloud contre époux Dupuy-Delaveau.)

Le droit à indemnité est reconnu au profit d'un propriétaire exerçant les professions d'aubergiste-restaurateur et de charron, dont la maison, autrefois en bordure d'une place publique, s'est trouvée, à la suite de la construction d'une mairie sur cette

place, située sur une impasse dans laquelle l'air et la lumière ne pénètrent pas d'une manière suffisante et où les voitures peuvent difficilement tourner sur elles-mêmes et dont l'atelier n'est plus accessible aux voitures (*).

Vu la requête de la commune de Saint-Cloud... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 21 juillet 1884, par lequel le conseil de préfecture d'Oran l'a condamnée à payer aux époux Dupuy-Delaveau une somme de 7.000 francs pour dommages causés à leurs immeubles par la construction d'une mairie dans ladite commune; — *Ce faisant*... décharger la commune de la condamnation qui a été prononcée contre elle; condamner les époux Dupuy-Delaveau aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour les époux Dupuy-Delaveau... tendant au rejet de la requête avec dépens, par les motifs que l'hôtel-restaurant qu'ils possèdent avait sa façade principale en bordure de la place Malakoff; que, par suite de la construction de la mairie, sur le sol de cette place, ladite façade donne aujourd'hui sur une ruelle de 4 mètres de largeur qui est un véritable dépôt d'immondices et par laquelle on accède difficilement en voiture à la grande porte de l'hôtel; qu'en ce qui concerne l'atelier de charronnage, l'exploitation dudit atelier auquel on ne peut accéder que par la ruelle de 4 mètres dont il est parlé ci-dessus et par une ruelle de 1m,90 de largeur qui lui fait suite, est devenue impossible, et que cet atelier, par suite de la privation de jour, d'air et d'accès ne peut plus être utilisé que comme simple hangar; que ces dommages sont de ceux dont la commune doit la réparation et qu'il résulte du procès-verbal d'expertise que la commune n'est pas fondée à demander que l'indemnité due de ce chef soit compensée avec la plus-value qui résulterait, suivant elle, pour les immeubles des époux Dupuy-Delaveau du voisinage des constructions nouvelles de la commune;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que par suite de la construction des bâtiments de la mairie sur le sol de la voie publique, la maison à usage d'auberge-restaurant appartenant aux époux Dupuy-Delaveau et occupée par eux, dont la façade principale était autrefois en bordure de la place Malakoff, s'est trouvée située sur une impasse dans laquelle l'air et la lumière ne pénètrent pas d'une

---

(*) Rapp. 6 août 1875 (Delarasse, *Ann.* 1877, p. 881).

manière suffisante et où les voitures peuvent difficilement tourner sur elles-mêmes; qus, d'autre part, l'accès de l'immeuble à usage d'atelier de charronnage desdits époux Dupuy-Delaveau a été rendu impossible pour les voitures; que ces dommages sont de nature à donner auxdits propriétaires droit à une indemnité;

Considérant que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation de cette indemnité en la fixant à 7.000 francs, et que la commune de Saint-Cloud ne justifie pas que les travaux exécutés aient procuré auxdits immeubles une plus-value directe et appréciable qui puisse être compensée avec ladite indemnité... (Rejet avec dépens.)

(N° 100)

[4 novembre 1887]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Introduction d'un porc sur la voie ferrée close conformément aux règlements. — Contravention réprimée en l'absence de toutes dégradations. — Condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal (*). — (Ministre des travaux publics contre sieur Nouaille.)

Vu le recours du Ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 30 novembre 1886, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Vienne a renvoyé le sieur Nouaille (Léonard), demeurant à Villedieu (Creuse), des fins d'un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre lui; — *Ce faisant*... condamner le sieur Nouaille à 16 francs d'amende et aux dépens;

Vu les observations en défense du sieur Nouaille... tendant au rejet du recours, par le motif que l'introduction de l'animal sur la voie n'a pas été un fait volontaire de sa part;

Vu l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759;

Vu la loi du 15 juillet 1845;

Vu les lois du 29 floréal an X et du 23 mars 1842;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal et qu'il n'est pas contesté qu'un porc appartenant au sieur Nouaille s'est introduit sur la voie ferrée d'Eymoutiers à Meymac; qu'il résulte également de l'instruction que la clôture de la voie avait été établie

(*) Voy. 1875-1884, Table décennale, p. 985. (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*)

et était entretenue conformément au mode approuvé par l'administration supérieure; que, dans ces circonstances, le fait constaté par le procès-verbal constituait une contravention de grande voirie, et qu'il y avait lieu, en vertu de l'arrêt du 16 décembre 1759, de condamner le sieur Nouaille à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal... (Arrêté annulé. Sieur Nouaille condamné à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal.)

(N° 101)

[4 novembre 1887]

Cours d'eau non navigables. — Associations syndicales libres. — Transformation irrégulière en association autorisée. — Irrigation. — Absence d'adhésion au syndicat. — Décharge. — (Syndicat du Canal des Faïsses et Rambois.)

Le défaut d'enquête préalable et de convocation des intéressés en assemblée générale est de nature à rendre nulle la transformation autorisée par le préfet d'une association libre en association syndicale autorisée (*).

La circonstance qu'un riverain s'est servi du canal pour irriguer ses prairies ne constitue pas une adhésion implicite à l'association. — Celle-ci peut seulement demander une indemnité devant les tribunaux judiciaires (**).

Vu la requête présentée par le syndicat d'arrosage des Faïsses et Rambois... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 22 mai 1886, par lequel le conseil de préfecture des Hautes-Alpes a accordé à la dame veuve Mathieu décharge de la taxe d'arrosage à laquelle elle avait été imposée, en 1886, sur les rôles dudit syndicat; — *Ce faisant, attendu* que la dame veuve Mathieu fait partie du syndicat des Faïsses et Rambois, autorisé par arrêté du préfet des Hautes-Alpes du 23 février 1872, pour l'entretien et l'exploitation du canal d'arrosage; qu'elle se sert des eaux dudit canal pour irriguer ses prairies; que son adhésion formelle n'était pas nécessaire pour qu'elle fût considérée comme associée; que, par suite, c'est à bon droit qu'elle a été inscrite sur les rôles émis, en 1886, pour l'acquittement des dépenses du

(*-**) Voy. 17 juillet 1886 (Canal de Carpentras, *Ann.* 1868, p. 65).

syndicat; rétablir la dame Mathieu aux droits auxquels elle avait été primitivement imposée;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et du 21 juin 1865;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que l'association libre dite « Syndicat du Canal des Faïsses et Rambois » n'a pas été transformée en association autorisée suivant les prescriptions édictées par l'article 8 de la loi du 21 juin 1865; que, notamment, les propriétaires intéressés n'ont pas été réunis en assemblée générale pour délibérer sur la transformation projetée; que, dans ces circonstances, la dame veuve Mathieu, n'ayant pas donné son adhésion à l'association qui fait l'objet d'un arrêté du préfet des Hautes-Alpes du 23 février 1872, et dont les auteurs ne figurent pas parmi les propriétaires qui ont demandé ladite transformation, est fondée à soutenir qu'elle a été portée à tort sur les rôles du syndicat pour l'année 1885; que, si ladite dame s'est servie des eaux du canal pour arroser ses propriétés, il ne saurait résulter de ce fait, pour le syndicat des Faïsses et Rambois, qu'un droit de lui réclamer devant le juge compétent l'indemnité à laquelle il peut prétendre... (Rejet.)

(N° 102)

[11 novembre 1887]

Travaux publics. — Département. — Écoles normales. — Mise en régie. — (Sieur Prévost contre département du Pas-de-Calais.)

Une mise en régie n'est pas régulièrement prononcée pour retards dans l'exécution des travaux, lorsque ces retards sont imputables à l'architecte qui n'a pas remis en temps utile les plans et les devis des ouvrages, et lorsque, d'autre part, l'entrepreneur a fait droit aux mises en demeure préalables dans la mesure du possible. — Par suite l'entrepreneur est déchargé des conséquences de la régie.

Demande d'indemnité rejetée : l'entrepreneur ne justifie pas avoir été privé d'aucun bénéfice.

VU LA REQUÊTE pour le sieur Prévost, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 novembre 1883, par lequel le conseil de préfecture du Pas-de-Calais s'est déclaré incompétent pour prononcer l'annulation d'un arrêté du préfet dudit département, mettant en régie les travaux de construction des écoles normales de Saint-Nicaise et de Saint-Sauveur entrepris par le

sieur Prévost, et a rejeté la réclamation par laquelle ce dernier demandait a être déchargé des conséquences de la régie; ce faisant, annuler l'arrêté attaqué, dire que la mise en régie a été prononcée irrégulièrement et sans droit; que le requérant ne subira pas les conséquences de ladite régie, et qu'il aura droit à une indemnité représentative de la perte de bénéfice qui lui a été causée, subsidiairement, déterminer par telle mesure qu'il appartiendra le chiffre de l'indemnité à laquelle le sieur Prévost a droit, condamner le département aux dépens;

Vu le mémoire en défense produit pour le département du Pas-de-Calais, tendant au rejet de la requête et à la condamnation du sieur Prévost aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu le décret du 12 juillet 1865;

SANS QU'IL SOIT BESOIN DE STATUER *sur les autres moyens :*

Considérant qu'aux termes de l'article 32 du cahier des charges, l'architecte devait, à l'ouverture des travaux et au commencement de chaque campagne, désigner les parties de construction à exécuter au cours de chacune desdites campagnes, et, à cet effet, dresser un état par nature d'ouvrages des travaux à exécuter en indiquant l'époque d'achèvement des travaux;

Considérant que si à la date du 24 janvier 1882, l'architecte du département du Pas-de-Calais a adressé au sieur Prévost un état des bois de charpente composant les différentes fermes des deux écoles normales de Saint-Nicaise et de Saint-Sauveur, cette pièce qui ne contenait aucune indication relativement aux travaux de menuiserie, qui ne comprenait d'ailleurs qu'une partie des travaux de charpente, ne pouvait être considérée comme constituant l'état prévu par l'article 32 précité;

Considérant, en outre, qu'il résulte de l'instruction qu'une partie notable des plans de charpente et de menuiserie n'a été remise à l'entrepreneur que dans le courant de l'année 1882, et que certains de ces derniers ne lui ont jamais été fournis, qu'il n'a pas été dressé d'état contradictoire de l'avancement des travaux au moment de la mise en régie et que le département n'établit pas que le sieur Prévost n'ait pas fait, pour se conformer aux prescriptions des arrêtés de mise en demeure les diligences que comportait la situation; que, dans ces circonstances, il y a lieu de laisser à la charge du département du Pas-de-Calais les conséquences de la régie prononcées contre le sieur Prévost;

Considérant, d'autre part, que ledit sieur Prévost ne justifie d'aucun préjudice qui lui aurait été causé par la mise en régie

de son entreprise; que, dès lors, sa demande d'indemnité doit être rejetée... (Le sieur Prévost est déchargé des conséquences de la régie prononcée contre lui. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus de la requête du sieur Prévost rejeté. Dépens supportés par le département.)

(N° 103)

[11 novembre 1887]

Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Chemins vicinaux. — Pont à péage. — Marché à forfait. — Travaux supplémentaires. — (Sieur Boutré contre commune de Grez-Neuville.)

Marché. — Lorsque l'exécution d'un pont a été entreprise à forfait, l'entrepreneur ne saurait avoir droit à aucune augmentation de prix, à raison de travaux supplémentaires, s'il ne justifie pas que les changements aient été autorisés par écrit, et qu'un prix ait été convenu avec le maître de l'ouvrage (Rap., art. 1793, *Code civil).*

Intérêts. — Il n'y a pas pas lieu d'allouer d'intérêts pour retard dans le paiement, lorsque le retard n'est dû qu'au refus du créancier d'accepter les offres suffisantes faites par le débiteur.

Erreur de compte. — Demande en restitution de sommes prétendues indûment payées : rejet : la commune conserve le droit de poursuivre le redressement de l'erreur.

Procédure. — Conseil de préfecture. Arrêté. — L'arrêté dans lequel le conseil de préfecture, sans analyser les conclusions des parties, se borne à viser les conclusions additionnelles, est entaché d'excès de nullité. — Évocation, l'affaire étant en état.

Vu la requête pour le sieur Boutré, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 14 mars 1885, par lequel le conseil de préfecture de Maine-et-Loire a rejeté sa demande en paiement d'une somme de 11.946f,82 à lui due par la commune de Grez-Neuville pour travaux supplémentaires de l'entreprise de construction d'un pont dans ladite commune; — *Ce faisant, attendu* qu'en la forme ledit arrêté ne contient pas l'analyse des conclusions des parties, ainsi que l'exige l'article 13 du décret du 12 juillet 1865; qu'au fond, en admettant que le marché eut le caractère d'un forfait, il ne pouvait obliger l'entrepreneur à

des travaux accidentels et accessoires non prévus, ni autoriser la commune qui en a profité à en refuser le paiement; que ladite commune, après avoir reconnu, conformément à l'avis des agents voyers, qu'elle était tenue jusqu'à concurrence de 3.058f,98, prétend à tort transformer en offre gracieuse l'aveu de sa dette, dont le montant ne peut être fixé qu'à dire d'experts; condamner la commune de Grez-Neuville à payer à l'entrepreneur la somme principale de 11.946f,82 avec intérêts de droit, et intérêts des intérêts; subsidiairement renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y faire fixer après expertise l'indemnité due; condamner la commune aux dépens;

Vu le mémoire en défense produit au nom de la commune de Grez-Neuville, tendant au rejet du recours avec dépens, et subsidiairement, si l'arrêté était annulé pour vice de forme, à ce que le Conseil d'État, évoquant le fond, confirme la décision des premiers juges; par le motif, en la forme, que les conclusions additionnelles du sieur Boutré, tendant à ce qu'il lui fût donné acte de l'offre de la commune, ont été visées avec les autres pièces du dossier et qu'il y est répondu par le dispositif de l'arrêté; au fond, que les conditions et l'objet du marché souscrit par l'entrepreneur n'ayant pas été modifiés, celui-ci n'a droit à aucune augmentation de prix, à raison de difficultés ou d'ouvrages imprévus qui constituent précisément l'aléa du forfait; que, si la commune a offert une allocation gracieuse, cela n'implique nullement de sa part reconnaissance du principe de l'indemnité; et que la seule énumération des travaux, objets de la demande, prouvant qu'ils étaient la conséquence forcée de l'établissement du pont et de ses abords, il est sans intérêt d'ordonner une expertise pour en déterminer le montant; qu'il est inexact que la commune ait profité des économies réalisées sur les expropriations dont la charge incombe à l'entrepreneur d'après l'article 9 du cahier des charges; que d'ailleurs l'article 13 lui refuse tout droit à indemnité en cas d'élévation des dépenses;

Vu le dernier mémoire présenté pour la commune de Grez-Neuville, tendant aux mêmes fins que le premier, et en outre à ce qu'il soit donné acte à la commune de ses réserves touchant son droit de répéter contre le sieur Boutré les sommes qu'elle a indûment payées à son compte pour acquisition de terrains et dommages aux propriétés, le tout avec intérêt du jour des paiements indus;

Vu la loi du 18 juillet 1837 et le décret du 25 mars 1852;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que les conclusions additionnelles prises par le sieur Boutré le 4 mars* 1885 *devant le conseil de préfecture ne seraient pas explicitement visées dans l'arrêté :*

Considérant qu'aux termes de l'article 13 du décret du 12 juillet 1865 les arrêtés pris par les conseils de préfecture dans les affaires contentieuses doivent contenir les noms et conclusions des parties ; que, dans l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture de Maine-et-Loire n'a fait que viser les conclusions additionnelles du sieur Boutré et ne s'est pas conformé aux prescriptions dudit décret ; que, dès lors, l'arrêté doit être annulé pour vice de forme ;

Mais considérant que l'affaire est en état et qu'il convient de statuer immédiatement sans qu'il y ait lieu de faire droit aux conclusions subsidiaires à fin d'expertise ;

AU FOND :

Considérant que, par soumission du 28 octobre 1876, le sieur Besnard, au droit de qui le requérant est substitué, s'est engagé à ses risques et périls à construire un pont sur la Mayenne à Grez-Neuville et une partie du chemin aux abords, moyennant le paiement d'une subvention de 111.741 francs et la concession du péage pendant douze ans et trois mois ; qu'il résulte des termes du cahier des charges et du procès-verbal d'adjudication, que ce marché avait le caractère d'un forfait et que par suite l'entrepreneur ne serait fondé à demander une augmentation de prix, qu'autant que les changements ou augmentations apportés au plan primitif auraient été autorisés par écrit et le prix convenu avec la commune ; qu'il ne produit à l'appui de sa demande en paiement d'une somme de 11.946f,82 pour des travaux prétendus supplémentaires, qu'un ordre de service prescrivant de remplacer par un mur en aile de moulin le perré primitivement destiné à soutenir la banquette de halage ; que la dépense, d'ailleurs peu importante, provenant de cette modification, est comprise dans l'allocation de 3.058 francs offerte par le conseil municipal, et que, dès lors, il suffit de donner acte au sieur Boutré de l'offre qui lui est faite par la commune ;

Sur les intérêts :

Considérant que les conséquences du retard apporté au paiement de cette somme ne sauraient incomber à la commune qui en avait fait offre ; qu'il n'y a lieu, par suite, d'accorder les intérêts demandés ;

Sur les conclusions de la commune de Grez-Neuville, tendant à ce qu'il lui soit donné acte, qu'elle se réserve de répéter contre le sieur Boutré des sommes indûment payées :

Considérant que la présente décision ne fait pas obstacle à ce que la commune, si elle s'y croit fondée, poursuive devant la juridiction compétente le redressement de la prétendue erreur de compte invoquée par elle; qu'il n'y a lieu, par suite, de faire droit à ses conclusions sur ce point... (Arrêté annulé. Il est donné acte au sieur Boutré de l'offre qui lui est faite par la commune de Grez-Neuville suivant délibération du conseil municipal du 3 juin 1883, de lui payer une somme de 3.058f,18. Surplus de la requête et conclusions de la commune rejetés. Dépens supportés dans la proportion des trois quarts par le sieur Boutré et d'un quart par la commune de Grez-Neuville.)

(N° 104)

[11 novembre 1887]

Travaux publics.— Décompte. — Communes.— Chemins vicinaux. — Pont. — (Commune de Paulhe contre sieur Roques.)

Substitution de matériaux : pierres extraites de carrières autres que celle prévue au devis : rejet : la substitution a été approuvée par la municipalité et autorisée par le préfet.

Blocs de maçonneries n'ayant pas les dimensions prescrites : rejet : il n'en résulte aucun préjudice pour la commune.

Travaux mal exécutés : rejet : ils ont été distraits de l'entreprise.

Expertise. — Nomination des experts. Mise en demeure. — Lorsqu'une expertise, sans être obligatoire en matière de décompte, est reconnue nécessaire, les parties doivent, à peine de nullité, être mises en demeure de s'entendre sur le choix d'un expert unique ou de désigner elles-mêmes leurs experts : expertise annulée pour inobservation de cette formalité essentielle (*).

Vu la requête... pour la commune de Paulhe... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du conseil de préfecture de l'Aveyron du 12 août 1885, dans les dispositions par lesquelles ledit conseil a condamné la commune requérante à payer au sieur Roques, entrepreneur des travaux de construction des culées du pont à tablier métallique établi sur le Tarn, près du bourg de Paulhe, une somme de 4.958f,70 pour solde du

---

(*) Voy. Table décennale 1875-1884, p. 803. (*Rec. des Arrêts du Conseil d'Etat.*)

décompte de cette entreprise et a désigné d'office trois experts pour procéder à une expertise sur divers chefs de réclamation présentés par l'entrepreneur; — *Ce faisant, attendu* qu'en désignant d'office les experts sans mettre préalablement les parties en demeure de les choisir, le conseil de préfecture a méconnu les dispositions des articles 303 et suivants du Code de procédure relatives aux formalités substantielles en matière d'expertise; qu'au fond, la commune de Paulhe avait refusé à bon droit de procéder à la réception des travaux à raison de la mauvaise qualité des matériaux et des malfaçons constatées dans l'ouvrage; que, notamment, la pierre des carrières de Rascalat qui est gélive a été substituée par l'entrepreneur à celle des carrières de la commune de Compeyre prévue au devis; que des vices de construction provenant du défaut de surveillance ont été constatés à la culée de la rive droite; que des enrochements de la même culée ont été faits avec des débris de matériaux; que les blocs de pierre qui y ont été employés ne présentent pas les dimensions prescrites par le cahier des charges; que le sieur Roques a substitué, sans l'assentiment de la commune, au remblai perrayé qui aurait dû être construit à la culée de la rive gauche, un prolongement des murs en retour; qu'enfin l'entreprise n'a pas été achevée, aucun des travaux prévus par le cahier des charges n'ayant été exécuté; décharger la commune requérante des condamnations prononcées contre elle; dire que chacune des parties sera invitée à faire choix d'un expert, et condamner le sieur Roques aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Roques... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que l'espèce actuelle n'est pas de celles où l'expertise soit déclarée obligatoire par un texte législatif et où le conseil de préfecture soit obligé de se conformer aux dispositions des articles 302 et 305 du Code de procédure civile; que c'est à tort que la commune de Paulhe a refusé de procéder à la réception définitive des travaux entrepris par le sieur Roques; que les changements dans la provenance des matériaux ont été autorisés par la municipalité; qu'aucune malfaçon n'a été relevée dans la construction de l'ouvrage; qu'en admettant que les enrochements n'aient pas toutes les dimensions prescrites, il a été reconnu qu'ils présentaient néanmoins toutes les garanties de solidité désirables et il a été retenu de ce chef 100 francs à l'entrepreneur; que, si les remblais prévus au devis n'ont pas été exécutés, la raison est que leur emplacement n'était pas acquis, et que, d'ailleurs, ce travail a été supprimé de l'en-

treprise du sieur Roques et compris dans celle du sieur Layrac ayant pour objet la construction des deux avenues du pont; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné la commune à accepter les travaux et à payer au sieur Roques le solde du décompte de son entreprise; que des intérêts étant dus à ce dernier depuis le 17 avril 1885, c'est-à-dire pour plus d'une année, il a droit à ce que les intérêts de la somme de 4.958f,76 produisent eux-mêmes intérêts à son profit; allouer au sieur Roques les intérêts des intérêts de la somme précitée; rejeter la requête de la commune de Paulhe et la condamner aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu le décret du 12 juillet 1865;

Vu l'article 305 du Code de procédure civile;

EN CE QUI CONCERNE *la condamnation de la commune requérante à payer le solde du décompte de l'entreprise :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'aucune malfaçon n'a été constatée dans la maçonnerie des culées du pont à tablier métallique construites par le sieur Roques pour le compte de la commune de Paulhe; que, si la pierre des carrières de Rascalat et d'Ayladières a été substituée à celle prévue au devis, ce changement a été autorisé par la municipalité et approuvé par le préfet; que, si, d'autre part, quelques-uns des blocs approvisionnés pour les enrochements de la culée de la rive droite ne présentaient pas les dimensions prescrites, la commune n'en a éprouvé aucun préjudice, ces blocs ayant été disposés de façon à obtenir une résistance suffisante et une somme de 100 francs ayant été en outre retenue de ce chef à l'entrepreneur; qu'en admettant que les quarts de cône et les remblais perrayés prévus par l'article 8 du devis n'aient pas été, du côté de la culée de la rive gauche, exécutés conformément aux prescriptions du cahier des charges, ces faits ne sauraient engager la responsabilité du sieur Roques, les travaux dont s'agit ayant été distraits de son entreprise et compris dans les marchés passés les 28 octobre 1883 et 21 janvier 1885 avec le sieur Layrac; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que les ouvrages formant l'objet de l'entreprise du sieur Roques se trouvaient en état de réception définitive et a condamné la commune de Paulhe à payer à l'entrepreneur la somme de 4.958f,76 pour solde du décompte par lui accepté;

En ce qui touche la régularité de l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture sur les chefs de réclamation par lui retenus;

Considérant que, si, dans le cours d'une instance, une expertise est reconnue nécessaire, bien qu'aucune loi ne la rende obligatoire, le conseil de préfecture doit se conformer aux formalités substantielles en matière d'expertise; que, notamment, il doit mettre les parties en demeure d'user de leur droit de désigner leurs experts ou de s'entendre sur le choix d'un expert unique;

Considérant que le conseil de préfecture, en ordonnant une expertise sur divers chefs de la réclamation du sieur Roques, a nommé d'office les sieurs Ivolas, Rey et Crebassac comme experts sans avoir appelé les parties à s'entendre pour les désigner et sans que lesdites parties aient consenti à ce que cette désignation fût faite par le conseil de préfecture; que, dans ces circonstances, il y a lieu de réformer l'arrêté attaqué dans celles de ses dispositions relatives à la désignation des experts;

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer dès à présent sur les chefs de réclamation retenus par le conseil de préfecture, et qu'il y a lieu de renvoyer les parties devant ledit conseil pour y être statué au fond après qu'il aura été procédé à une expertise régulière;

Sur les conclusions du sieur Roques tendant à l'allocation des intérêts des intérêts :

Considérant que, par sa décision du 12 août 1885, le conseil de préfecture a accordé au sieur Roques les intérêts à partir du 17 avril 1885 de la somme de 4.958f,76 qui lui était allouée par ladite décision; que le sieur Roques a demandé, à la date du 26 mai 1886, les intérêts des intérêts; qu'à cette date, il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu de décider, conformément à l'article 1154 du Code civil, que les intérêts échus à ladite date seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts au profit du sieur Roques... (Arrêté réformé dans celles de ses dispositions par lesquelles ledit conseil a désigné d'office les sieurs Ivolas, Rey et Crébassac comme experts. Renvoi devant le conseil de préfecture pour y être, après expertise régulière, statué sur les chefs de réclamation retenus par ledit conseil. Surplus des conclusions de la commune rejeté. Intérêts dus au sieur Roques et échus le 26 mai 1886 capitalisés pour produire eux-mêmes intérêt à son profit à partir de cette date. Dépens supportés par la commune.)

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE

(N° 105)

[23 avril 1888]

Exploitation des voies ferrées des quais des ports. — Règlement général.

Monsieur le Préfet, les règlements en vigueur pour l'exploitation des voies ferrées des quais des ports présentent, dans leurs dispositions générales, de très grandes différences. Quelques-uns sont mal conçus ou insuffisants.

L'Administration a pensé qu'il convenait d'établir un règlement *général-type* applicable à tous les ports, en réservant à des règlements additionnels locaux les dispositions de détail motivées par les circonstances spéciales à chaque port.

Après avoir recueilli les observations des services intéressés, j'ai, sur l'avis du Conseil général des ponts et chaussées, arrêté le modèle ci-joint de règlement général.

Règlement général.

Vous voudrez bien, monsieur le préfet, prendre un arrêté conforme à ce modèle, pour chacun des ports maritimes munis de voies ferrées dans votre département. Si un port comporte des voies ferrées exploitées par plusieurs compagnies, il devra y avoir, pour ce port, autant d'arrêtés préfectoraux distincts qu'il y aura de compagnies exploitantes. Tous ces arrêtés seront datés du 15 juin 1888. Ils seront, par vos soins, insérés au Recueil des actes administratifs de la préfecture, puis notifiés respectivement aux compagnies intéressées, et enfin, publiés et affichés en la forme ordinaire, chacun dans la ou les communes auxquelles ils s'appliquent; ces insertions, notifications et publications des arrêtés portant règlement général n'auront lieu, d'ailleurs, que lorsque vous serez en mesure de remplir simultanément les mêmes formalités pour les arrêtés spéciaux dont il sera question plus loin.

Le modèle de règlement général ci-joint doit être reproduit sans aucune modification dans vos arrêtés, si ce n'est que vous pourrez éventuellement diminuer, pour des situations locales

exceptionnelles, la distance de $1^m,35$ mentionnée à l'article 10. Dès la réception de l'ampliation de la présente circulaire, MM. les ingénieurs du service maritime compléteront, pour chacun des ports de leur service, l'article 1er, et, s'il y a lieu, l'article 15. Si la distance normale de $1^m,35$ prévue à l'article 10, est absolument inapplicable sur certains points d'un port, en raison de circonstances locales, ils vous indiqueront la distance qui doit y être substituée, en la justifiant.

Règlements de détails locaux.

MM. les ingénieurs du service maritime prépareront immédiatement, la Compagnie entendue, les projets d'arrêtés spéciaux, prévus au paragraphe 1er de l'article 3 à l'article 12 du règlement général, arrêtés qui ont pour objet de réglementer dans chaque port, eu égard aux circonstances locales : 1° les heures affectées à la conduite des wagons, de la gare aux quais ou inversement, ainsi que les manœuvres à faire pour répartir le matériel vide ou chargé à l'arrivée, ou pour la formation des trains au départ; 2° les conditions particulières du stationnement des wagons sur les voies des quais.

Les prescriptions de ces arrêtés doivent être telles que les manœuvres de trains ou de wagons soient effectuées suivant le mode et aux heures les plus commodes pour le commerce et le service de l'exploitation, en tenant compte de la circulation sur les chaussées des quais, ponts, chemins publics, etc. Ces heures et ces manœuvres doivent être subordonnées, dans tous les cas, aux besoins de la navigation.

Les projets d'arrêtés ainsi dressés par les ingénieurs, soit qu'il s'agisse des arrêtés primitifs à préparer aujourd'hui, soit qu'il s'agisse des arrêtés modificatifs ou complémentaires à préparer ultérieurement pour tenir compte des modifications survenues dans les conditions de l'exploitation du port, seront communiqués par l'ingénieur en chef à la Compagnie exploitante pour recevoir ses observations. Ils me seront ensuite soumis, avec les observations de la Compagnie, le rapport des ingénieurs du service maritime et votre avis personnel. Vous attendrez, dans tous les cas, mon approbation avant de les rendre exécutoires.

Indépendamment des arrêtés de détail relatifs aux manœuvres et aux stationnements des wagons, le règlement général (§ 3 de l'article 3) prévoit une autre catégorie d'arrêtés que vous pouvez être conduit à prendre, dans certains cas, monsieur le Préfet, pour autoriser exceptionnellement la circulation et le stationnement,

sur les voies des quais de wagons affectés à d'autres services qu'à celui des marchandises en provenance ou à destination des navires. Il doit être bien entendu que de telles autorisations ne pourront être données que si elles sont motivées par un sérieux intérêt public, et si, d'ailleurs, il n'en doit résulter aucune gène pour l'exploitation du port. Les arrêtés y relatifs, dressés par les ingénieurs du service maritime, la Compagnie entendue, ne pourront être mis en vigueur qu'après avoir reçu mon approbation.

Il importe que je reçoive *avant le* 20 *mai prochain* les dossiers relatifs aux divers projets d'arrêtés destinés à compléter le règlement général pour les divers ports de votre département.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs des services maritimes.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : D. MONTAUD.

EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES DES PORTS MARITIMES.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL.

Le Préfet du département d

Vu la loi du 15 juillet 1845 et l'ordonnance royale du 15 novembre 1846;

Vu la loi du 11 juin 1880 et le décret réglementaire du 6 août 1881;

Vu la circulaire en date du 23 avril 1888 de M. le Ministre des Travaux publics,

Arrête :

Art. 1. — L'exploitation des voies ferrées du port d
et de l'embranchement qui relie ces voies à la gare d
est soumise aux conditions déterminées par le présent arrêté (*).

Art. 2. — La traction des wagons, entre la gare et les quais, peut être faite au moyen de chevaux ou de machines locomotives.

Pour les manœuvres des wagons sur les voies des quais, on peut employer les mêmes moteurs ou des appareils de traction installés à cet effet.

Art. 3. — La Compagnie chargée de l'exploitation n'est autorisée à effectuer la conduite des wagons, de la gare aux quais ou inversement, ainsi que les manœuvres à faire pour répartir le matériel vide ou chargé à l'arrivée, ou pour

---

(*) On indiquera, s'il y a lieu, les voies ferrées visées par le règlement.
S'il y a plusieurs embranchements et plusieurs gares à considérer, on adoptera le texte ci-après : « et des embranchements qui relient ces voies aux gares de. . . . . . »

la formation des trains au départ, qu'aux heures et suivant les conditions de détail qui résultent des arrêtés préfectoraux spéciaux réglementant ces heures et manœuvres.

Les manœuvres ont lieu par les soins du personnel de la gare, sous la responsabilité du chef de gare ou de l'agent qu'il aura désigné pour le remplacer.

Les wagons ne peuvent être amenés sur les voies des quais que pour le chargement ou le déchargement des marchandises en provenance ou en destination des navires, sauf dans le cas ou une dérogation à cette règle a été autorisée en raison de circonstances exceptionnelles par un arrêté préfectoral homologué par le Ministre des Travaux publics.

Les wagons ne sont admis à stationner sur les voies de quais que pendant le temps nécessaire aux opérations de chargement ou de déchargement, ainsi qu'aux manœuvres à l'arrivée et au départ.

Art. 4. — Quand les manœuvres désignées à l'article précédent sont faites avec des chevaux, ou à l'aide des appareils spéciaux du port pour les manœuvres de quai, les employés chargés de la conduite du matériel doivent se tenir constamment à la portée des freins, prêts à les faire agir au besoin.

A cet effet, chaque train ou chaque tranche de wagons attelés doit compter au moins un wagon sur trois muni de freins ; les wagons sans frein, non attelés à des wagons à freins, ne peuvent être manœuvrés qu'isolément, et on doit se servir des engins spéciaux usités en pareil cas, soit pour modérer leur marche, soit pour les mettre à l'arrêt.

Sur les voies en pente, les chevaux doivent être attelés à l'arrière des wagons et les remorquer parallèlement à l'un des côtés de la voie.

A la traversée des ponts, les chevaux doivent être toujours attelés en tête des wagons.

Sur les voies des quais, ainsi qu'à la traversée des rues, routes et chemins publics, les chevaux doivent être constamment conduits au pas.

Art. 5. — Lorsque la traction du matériel vide ou chargé est faite à l'aide de machines, tout employé, chargé de diriger la manœuvre, doit s'assurer, avant de donner le signal de marche, que la voie est complètement libre et avertir le public à l'aide de plusieurs coups de cornet saccadés ; cet avertissement est répété, s'il y a lieu, pendant la manœuvre, pour écarter les piétons et les voitures de la voie que doit suivre la machine.

Un coup de cornet prolongé donne le signal de marche : la vitesse ne doit pas dépasser celle d'un homme allant au pas.

Un agent, porteur d'un drapeau rouge roulé pendant le jour, ou d'un feu blanc soit pendant la nuit, soit en temps de brouillard, doit se tenir à 20 mètres en avant de la machine, si elle est attelée en tête des wagons, ou du premier wagon lorsque la machine sera attelée en queue.

Cet agent marche en dehors de la voie, du côté droit, dans le sens du mouvement, de façon à permettre au mécanicien d'apercevoir les signaux en tout temps ; si un obstacle quelconque s'opposait à ce que le mécanicien pût bien voir ces signaux, d'autres agents, en nombre suffisant et convenablement placés, les lui transmettraient.

L'arrêt immédiat est commandé, soit par le drapeau rouge déployé, soit par le drapeau roulé agité vivement, ou par le feu blanc agité vivement.

Les mêmes précautions sont prises pour les mouvements des machines isolées.

En cas de refoulement par la machine, tous les wagons doivent être attelés avant d'être mis en mouvement.

Art. 6. — Quand un ou plusieurs wagons ont été mis à la disposition d'un expéditeur ou d'un destinataire et qu'ils doivent stationner sur les voies des quais, l'expéditeur ou le destinataire doit prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter qu'ils soient mis en mouvement, soit par l'action du vent, soit par leur propre poids sur les pentes, soit par toute autre cause.

A cet effet, on doit abattre les freins qui seront maintenus au moyen des clavettes dont ils sont munis ; les wagons sans frein sont calés.

L'expéditeur ou le destinataire peut, sous sa responsabilité personnelle, exécuter ou faire exécuter par les agents désignés par lui, tous les mouvements de wagons nécessaires au chargement ou au déchargement ; il veille à l'observation des prescriptions édictées par le présent article 6, pour immobiliser les wagons après les manœuvres.

Si les manœuvres sont faites avec des chevaux, l'expéditeur ou le destinataire, ou ses agents, sont tenus de prendre toutes les mesures de sécurité prévues à l'article 4.

Immédiatement après le chargement ou le déchargement des wagons, tous les détritus qui proviennent de ces opérations sont enlevés par les soins de l'expéditeur ou du destinataire.

Art. 7. — Dans tous les cas, le lançage des wagons sur les voies ferrées est formellement interdit, même pour les manœuvres faites à bras d'hommes.

Art. 8. — Dans les cas prévus par les articles 4 et 6, avant tout mouvement des wagons, les agents préposés aux manœuvres, soit par la Compagnie, soit par l'expéditeur ou le destinataire, doivent s'assurer que la voie est libre ; ils recourent, en outre, à tous les moyens en usage pour avertir le public et pour prévenir les accidents.

Art. 9. — Il est interdit aux personnes étrangères à la Compagnie autres que celles désignées à l'article 6, de toucher aux véhicules stationnant sur les quais.

Toute avarie de matériel, tout accident résultant d'une infraction à ces prescriptions resteront à la charge des personnes qui en seront les auteurs.

Art. 10. — Il est formellement interdit de laisser séjourner des voitures sur les voies ferrées et d'y faire des dépôts de quelque nature qu'ils soient, susceptibles d'entraver la circulation des trains et des machines.

A cet effet, une distance de $1^{m},35$ (*) au moins doit toujours exister entre tout dépôt et les bords extérieurs des rails.

Par exception aux dispositions qui précèdent, les voitures en chargement ou en déchargement peuvent stationner sur les voies, à la condition expresse qu'elles seront toujours attelées et qu'elles seront déplacées à toute réquisition pour livrer passage aux trains et aux machines.

(*) Si, par suite d'une circonstance locale, il était impossible de réaliser cette condition, une exception pourrait être admise, mais elle devrait être bien justifiée.

Art. 11. — Pendant la nuit ou en temps de brouillard, tout train en marche est éclairé :

1° Par un feu vert à l'avant et un feu rouge à l'arrière, s'il est remorqué par des chevaux ;

2° Par un feu blanc à l'avant et un feu rouge à l'arrière, s'il est remorqué par une locomotive.

Il en est de même pour une machine isolée.

Art. 12. — Le stationnement des wagons sur les voies des quais ne peut avoir lieu que conformément aux prescriptions des arrêtés préfectoraux spéciaux qui réglementent ce stationnement.

Art. 13. — Les agents de la compagnie, ceux des expéditeurs et des destinataires, sont tenus de se conformer strictement aux ordres qui leur sont donnés par les officiers et maîtres de port, au sujet des manœuvres et du stationnement des machines et des wagons sur les voies des quais.

Ils restent soumis, en outre, à toutes les dispositions des règlements généraux de police du port, intervenus ou à intervenir, et auxquelles il n'aura pas été dérogé par les arrêtés spéciaux relatifs à l'exploitation des voies ferrées.

Art. 14. — Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées par des procès-verbaux.

Ces procès-verbaux seront dressés :

Par les officiers et maîtres de port, dans les limites du port ;

Par les agents des ponts et chaussées dûment assermentés et par les commissaires de surveillance administrative, en dehors de ces limites.

Les officiers et maîtres de port verbaliseront, notamment, contre les auteurs des contraventions aux dispositions de l'article 10 du présent arrêté, et ils feront, sans délai, dégager d'office les voies ferrées encombrées.

Les marchandises et voitures pouvant gêner la circulation des wagons et des locomotives seront enlevées et mises en dépôt ; elles ne pourront ensuite être retirées du dépôt qu'après payement des frais d'enlèvement et de transport, et, s'il y a lieu, de magasinage et de gardiennage, suivant état arrêté et rendu exécutoire par le préfet, sur la proposition de l'ingénieur en chef du port.

Art. 15. — Le présent arrêté ne s'applique pas aux voies ferrées séparées des voies publiques par des clôtures permanentes, ou même par des clôtures temporaires fermées seulement pour le passage des trains. (S'il existe des gares maritimes non closes, et des voies ouvertes parcourues par des trains de voyageurs, l'exploitation de ces gares et la circulation de ces trains feront l'objet d'une réserve analogue ; elles seront réglementées par des arrêtés préfectoraux rendus sur la proposition de l'ingénieur en chef du port et homologués par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.)

Art. 16. — Sont abrogés tous les arrêtés préfectoraux antérieurs portant règlement de police de l'exploitation des voies ferrées des quais du port d .

Fait à , le 15 juin 1888.

Le préfet d

PERSONNEL

(N° 106)

Avril 1888

I. — INGÉNIEURS.

1° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. Viollet du Breil, Inspecteur général de 2e classe	13 avril 1888

2° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. de Lagarde, Ingénieur ordinaire de 2e classe.	28 fév. 1888

3° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 23 *mars* 1888. — Le service de la construction des chemins de fer ci-après désignés est supprimé, savoir :

Lignes de : Niort à Ruffec ; Neuville à Bressuire ; Saint-Laurent de la Prée à la pointe de la Fumée ;	**M. Strolh**, Ingénieur en Chef, à Poitiers.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État.

Idem. — Un service de Contrôle est créé pour l'exploitation du canal de Saint-Dizier à Wassy.

Ce service est réuni aux attributions des Ingénieurs du service du canal de la Haute-Marne (**MM. Carlier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Chaumont, et **Lefèvre**, Sous-Ingénieur à Saint-Dizier).

Arrêté du 29 *mars.* — Le Contrôle de l'exploitation des che-

mins de fer Corses, dont la direction est actuellement confiée à l'Inspecteur général du 7e arrondissement d'Inspection des Ponts et Chaussées, est rattaché au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Arrêté du 29 mars. — Le territoire de la France et de l'Algérie est divisé en dix-sept arrondissements d'Inspection générale des Ponts et Chaussées constitués comme il suit :

Première Inspection.

Service ordinaire des départements :

Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne.

Services spéciaux :

Navigation de la Seine, 1re Section (2e Division), du pont de Montereau jusqu'aux fortifications d'amont de Paris.— 2e Section, traversée de Paris. — 3e Section (1re Division), des fortifications d'aval de Paris à la borne kilométrique 79, à l'aval du pont de Poissy.

Chemins de fer :

Études, travaux et contrôle d'études et travaux des lignes comprises dans le réseau du Nord. — Chemin de fer métropolitain.

Deuxième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Oise, Somme, Seine-Inférieure, Eure, Calvados.

Services spéciaux :

Navigation de la Seine. — 3e Section (2e Division) de l'aval du pont de Poissy à Rouen (pont de Brouilly); — 4e Section depuis le pont de Brouilly, près Rouen, jusqu'à la mer; — Ports maritimes de commerce des départements de la Somme, de la Seine-Inférieure (1re et 2e Sections), de l'Eure et du Calvados.

Troisième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Pas-de-Calais, Nord, Aisne, Ardennes.

Services spéciaux :

Voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais ; — canal de la Meuse à l'Escaut ; — canal du Nord sur Paris ; — navigation

entre la Belgique et Paris ; — canal de Saint-Quentin ; — navigation de l'Escaut jusqu'à la frontière ; — canal de Mons à Condé ; — navigation de l'Oise et canal latéral à l'Oise ; — Contrôle de la Sambre canalisée et du canal de la Sambre à l'Oise ; — canal de l'Oise à l'Aisne ; — navigation de l'Aisne canalisée et canal latéral à l'Aisne ; — canal des Ardennes ; — ports maritimes de commerce des départements du Nord et du Pas-de-Calais ; — service hydrométrique et annonce des crues pour la partie française des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser.

Quatrième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Marne, Meuse, Meurthe-et-Moselle, Vosges, Haute-Marne.

Services spéciaux :

Navigation de la Marne et canaux latéraux à la Marne ; — canal de l'Aisne à la Marne ; — canal de la Marne au Rhin ; — canal de l'Est, de la frontière belge à la Saône ; — Moselle canalisée.

Chemins de fer :

Études, travaux et contrôle d'études et travaux des lignes comprises dans le réseau de l'Est.

Cinquième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Aube, Yonne, Côte-d'Or, Haute-Saône, Belfort, Doubs, Jura, Saône-et-Loire.

Services spéciaux :

Navigation de la Seine (1re Section) de Marcilly à Montereau ; — canal de la Haute-Seine ; — rivière de l'Aube ; — canal de la Haute-Marne ; — canal de la Marne à la Saône ; — canal de Saint-Dizier à Vassy ; — navigation de l'Yonne, d'Armes à Montereau ; — canal du Nivernais ; — canal de Bourgogne ; — navigation de la Saône (moins la traversée de Lyon) ; — canal du Centre ; — canal du Rhône au Rhin ; — canal de Montbéliard à la Haute-Saône.

Sixième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Rhône, Ain.

Chemins de fer :

Études, travaux et contrôle d'études et travaux des lignes comprises dans le réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Septième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Haute-Savoie, Savoie, Isère, Hautes-Alpes, Drôme, Vaucluse.

Services spéciaux :

Navigation du Rhône jusqu'à Arles ; — navigation de la Saône dans la traversée de Lyon.

Huitième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Bouches-du-Rhône, Var, Basses-Alpes, Alpes-Maritimes, Corse.

Services spéciaux :

Navigation du Rhône, d'Arles à la mer ; — ports maritimes de commerce des départements des Bouches-du-Rhône, du Var, des Alpes-Maritimes et de la Corse.

Chemins de fer :

Études, travaux et contrôle d'études et travaux des chemins de fer Corses.

Neuvième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Loire, Haute-Loire, Ardèche, Lozère, Gard, Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales.

Services spéciaux :

Navigation de la Loire (1re Section), de la limite supérieure du département de la Loire à Roanne (pont du Bourbonnais) ; — canal de Givors ; — études du canal de jonction de la Loire au Rhône ; — canal du Rhône à Cette ; — contrôle du canal du Midi, de Toulouse à Cette ; — ports maritimes de commerce des départements du Gard, de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales.

Dixième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Aveyron, Tarn, Haute-Garonne, Ariège.

Chemins de fer :

Études, travaux et contrôle d'études et travaux des lignes comprises dans le réseau du Midi.

Onzième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Gironde, Landes, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Gers, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne.

Services spéciaux :

Navigation de la Garonne et de la Gironde; — contrôle du canal latéral à la Garonne, de Toulouse à Castets; — navigation du Tarn; — études et travaux relatifs au régime général des bassins de la Garonne et de l'Adour et de leurs affluents et aux mesures propres à prévenir les inondations ou à en atténuer les conséquences; — ports maritimes de commerce des départements de la Gironde, des Landes et des Basses-Pyrénées.

Douzième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Vendée, Deux-Sèvres, Indre-et-Loire, Vienne, Charente, Charente-Inférieure.

Services spéciaux :

Navigation de la Sèvre-Niortaise; — navigation de la Charente; — port de Marans et canal maritime de Marans à la Rochelle; — études du canal de jonction de la Loire à la Garonne; — ports maritimes de commerce des départements de la Vendée et de la Charente-Inférieure.

Chemins de fer :

Études, travaux et contrôle d'études et travaux des lignes comprises dans le réseau de l'État.

Treizième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Finistère, Côtes-du-Nord, Morbihan, Ille-et-Vilaine, Loire-Inférieure.

Services spéciaux :

Navigation de la Loire (4e Section); — canal maritime de la Basse-Loire; — navigation de la Vilaine; — canal d'Ille-et-Rance; — canaux de Nantes à Brest et du Blavet; — ports maritimes de commerce des départements du Finistère, des Côtes-du-Nord, du Morbihan, d'Ille-et-Vilaine et de la Loire-Inférieure.

Chemins de fer :

Études, travaux et contrôle d'études et travaux des lignes comprises dans le réseau de l'Ouest.

Quatorzième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Manche; Orne; Mayenne; Maine-et-Loire; Sarthe; Eure-et-Loir.

Services spéciaux :

Navigation de la Loire (3e Section), de l'embouchure du canal de Briare à Nantes; — navigation de la Mayenne, de la Sarthe, du Loir, de l'Oudon et de la Maine; — rivières et canaux navigables du département de la Manche; — service hydrométrique et de l'annonce des crues du bassin de la Loire; — ports maritimes de commerce du département de la Manche.

Quinzième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Loiret; Loir-et-Cher; Indre; Haute-Vienne; Creuse; Puy-de-Dôme; Allier; Cher; Nièvre.

Services spéciaux :

Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing; — navigation de la Loire (2e Section), de Roane au canal de Briare, et canal latéral à la Loire; — canal de Roanne à Digoin; — navigation de l'Allier; — canal de Berri et Cher canalisé; — canal de la Sauldre.

Seizième Inspection.

Service ordinaire des départements :

Dordogne; Corrèze; Cantal; Lot.

Services spéciaux :

Navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vezère; — navigation du Lot.

Chemins de fer :

Études, travaux et contrôle d'études et travaux des lignes comprises dans le réseau d'Orléans.

Dix-septième Inspection.

Travaux publics de l'Algérie :

Service ordinaire; — ports maritimes; — contrôle de la cons-

truction et direction du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer.

Arrêté du 29 mars. — Les arrondissements d'inspection générale des ponts et chaussées sont répartis comme il suit entre les inspecteurs généraux de 2e classe :

1er arrondissement.	MM.	Delocre.	10e arrondissement.	MM.	Renoust des Orgeries.
2e	—	Fargue.	11e	—	Bazin.
3e	—	Grégoire.	12e	—	de Lagrené.
4e	—	Dupuy.	13e	—	Fénoux.
5e	—	Dinet.	14e	—	Jacquet.
6e	—	Ricour.	15e	—	Gauckler.
7e	—	Guillemain.	16e	—	Doniol.
8e	—	Partiot.	17e	—	Stœcklin.
9e	—	Prompt.			

Idem. — Art. 1er. — Pour l'examen des affaires qui, à raison de leur importance secondaire, n'exigent pas la réunion du Conseil entier, le Conseil général des ponts et chaussées sera divisé en sections territoriales.

Chacune des sections s'occupera pour toute l'étendue de sa circonscription des affaires de toute nature relevant des arrondissements d'inspection générale et des services de contrôle d'exploitation des chemins de fer.

Art. 2. — Chaque section sera composée des Inspecteurs généraux de 1re classe qui seront désignés annuellement par le Ministre, et des titulaires des arrondissements et des contrôles d'exploitation de la région.

Art. 3. — La 1re section, dite du Nord-Ouest, comprendra les 1er, 2e, 3e, 13e, 14e et 17e arrondissements d'inspection, ainsi que les contrôles d'exploitation des réseaux du Nord et de l'Ouest.

Art. 4. — La 2e section, dite du Sud-Est, comprendra les 4e, 5e, 6e, 7e, 8e et 9e arrondissements d'inspection, ainsi que les contrôles d'exploitation des réseaux de l'Ouest et de Paris-Lyon-Méditerranée.

Art. 5. — La 3e section, dite du Sud-Ouest, comprendra les 10e, 11e, 12e, 15e et 16e arrondissements d'inspection, ainsi que les contrôles d'exploitation des réseaux de l'État, d'Orléans et du Midi.

Art. 6. — Cinq secrétaires seront attachés aux trois sections territoriales. Leur service sera réglé par décisions ministérielles. Ils sont placés sous la direction du secrétaire du conseil général des ponts et chaussées.

Idem. — Art. 1er. — Il est créé un emploi de secrétaire-adjoint du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Le secrétaire-adjoint seconde le secrétaire du Conseil dans l'accomplissement de ses fonctions. Il assiste aux séances du Conseil général des ponts et chaussées avec voix consultative. Il supplée en cas de besoin les secrétaires des sections dans les séances des sections.

Arrêté du 29 mars. — Art. 1er. — Les affaires à soumettre au Conseil général des ponts et chaussées ou aux sections de ce Conseil, seront d'abord communiquées par le Ministre, pour rapport, à l'inspecteur général compétent, puis transmises par lui au secrétaire du Conseil avec le rapport de cet inspecteur général.

Dans le cas toutefois où le Ministre estimerait qu'une affaire peut être examinée sans rapport de l'inspecteur général, il l'adressera directement au secrétaire du Conseil.

Art. 2. — La répartition des affaires entre le Conseil et les sections et leur présentation au Conseil sont faites par le secrétaire pour les affaires autres que celles concernant les chemins de fer, et par le secrétaire-adjoint pour les affaires de chemins de fer.

Le secrétaire et le secrétaire-adjoint, chacun en ce qui le concerne, communiquent avant la séance au vice-président du Conseil général les dossiers des affaires inscrites à l'ordre du jour.

Art. 3. — Seront obligatoirement portés devant le Conseil, quelle que soit leur importance :

1° Les avant-projets;

2° Les dossiers d'enquête d'utilité publique;

3° Les projets de tracé et de terrassements pour les chemins de fer;

4° Les enquêtes sur le nombre et l'emplacement des stations de chemins de fer;

5° Les affaires de chemins de fer d'intérêt général pouvant donner lieu à interprétation des conventions passées avec les Compagnies ou entraîner décision de principe sur l'imputation de la dépense;

6° Les affaires mixtes, relevant de la compétence de la Commission mixte des travaux publics;

7° Les affaires quelconques que le Ministre aurait signalées comme devant être soumises au Conseil.

Art. 4. — Lorsqu'une des sections, chargée de l'examen d'une affaire, jugera utile de la soumettre au Conseil, le secrétaire l'en saisira aussitôt directement.

Art. 5. — Le Conseil et les sections pourront renvoyer direc-

tement, pour rapport, à l'inspecteur général compétent ou à une commission spéciale d'inspecteurs généraux, les affaires qui leur paraîtraient exiger un complément d'instruction. Avis de cet envoi et de la composition de la commission sera adressé immédiatement au ministre par le secrétaire du conseil.

Art. 6. — Le secrétaire du Conseil est chargé de faire tenir les registres et états nécessaires pour constater l'arrivée des affaires, ainsi que leur examen, par le Conseil et les sections, et de veiller à l'exécution, en ce qui le concerne, des dispositions contenues dans le présent arrêté.

Arrêté du 29 mars. — Art. 1er. MM. **Arnoux**, **Lorieux** et **Juncker**, Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, Secrétaires de section au Conseil général des Ponts et Chaussées, conserveront leur service actuel, savoir :

MM. **Arnoux**. — Navigation intérieure; rivières navigables et canaux.

Lorieux. — Service hydraulique, ports maritimes, phares, fanaux, etc.

Juncker. — Routes nationales, routes départementales et ponts suspendus sur les chemins vicinaux.

Ils traiteront les affaires de leur ressort dans les trois sections.

Art. 2. MM. **Picquenot** et **de Basire**, Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, Secrétaires de Section au Conseil général des Ponts et Chaussées, traiteront dans les trois sections les affaires de chemins de fer d'intérêt général qui seront réparties entre eux comme il suit :

MM. **Picquenot**. — Réseaux de l'État, d'Orléans, du Midi et de Paris-Lyon-Méditerranée.

de Basire. — Réseaux de l'Ouest, du Nord et de l'Est, chemins de fer de la Corse et de l'Algérie.

Idem. — M. **Lavollée**, Ingénieur en Chef de 2e classe, Secrétaire de Section au Conseil général des Ponts et Chaussées, est nommé Secrétaire-adjoint.

Idem. — M. **Lavollée**, Ingénieur en Chef de 2e classe, Secrétaire-adjoint du Conseil général des Ponts et Chaussées, est nommé, en outre, Secrétaire de la Commission des Formules et de la Commission des Frais fixes, en remplacement de M. **Arnoux**.

Arrêté du 30 mars. — M. **Briotet** (Émile), Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé d'une mission d'études à l'Étranger, est

attaché, à la résidence de Soissons, au service ordinaire du département de l'Aisne, en remplacement de M. **Rosaire**, appelé à un autre service.

Arrêté du 30 mars. — M. **Delpit**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé d'une mission d'études en France et à l'Étranger, est attaché, à la résidence de Barcelonnette, au service ordinaire du département des Basses-Alpes, en remplacement de M. **Bonhomme**, appelé à un autre service.

Arrêté du 6 avril. — M. **Garric** (Lucien), Ingénieur ordinaire de 3e classe déjà attaché, à la résidence de Tarbes, au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées et au service du chemin de fer de Lannemezan à Arreau, est attaché, en outre, au service des études des chemins de fer des Pyrénées centrales — direction de la vallée d'Aure (M. **Rivoire-Vicat**, Ingénieur en Chef), en remplacement de M. **La Rivière**.

Arrêté du 18 avril. — La partie de la route nationale n° 3 comprise entre l'Oued-Hamimim et les Ouled-Rahmoun — (14km,500) — est distraite de l'arrondissement Nord de Constantine et rattachée à l'arrondissement Sud.

Arrêté du 20 avril. — M. **Bricka**, Ingénieur en Chef de 2e classe à Paris, est chargé de la liquidation des entreprises du chemin de fer d'Eymoutiers à Meymac, en remplacement de M. **Martin** (Jules), nommé Inspecteur général de 2e classe.

La ligne d'Eymoutiers à Meymac formera le 3e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Bricka** (M. **Sabouret**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Limoges).

Idem. — La section du chemin de fer d'Eygurande à Vendes, comprise entre Largnac et Vendes — (études et travaux) — est distraite des attributions de M. **Gautié**, Ingénieur en Chef de 2e classe à Paris, et rattachée au service spécial de chemins de fer confié à M. **Daigremont**, Ingénieur en Chef de 1re classe à Limoges.

M. **Boutteville**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Clermont-Ferrand, reste attaché, sous les ordres de M. l'Ingénieur en Chef **Daigremont**, au service de la ligne de Largnac à Vendes.

Arrêté du 24 avril. — La résidence de M. **Mouret**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service de la Carte géologique détaillée de la France et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, est transférée provisoirement de Périgueux à Brive.

II. — CONDUCTEURS.

1° AVANCEMENTS.

30 *mars.* — M. **James** (Henri), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Drôme, est élevé à la 2e classe de son grade.

Idem. — M. **Tartary** (Régis), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la ville de Paris, est élevé à la 3e classe de son grade.

17 *avril.* — M. **Rayac** (Hilarion), Conducteur de 4e classe, détaché au service des travaux publics du Sénégal, est élevé à la 3e classe de son grade.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

23 *mars.* — M. **Descœur** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme, est autorisé à entrer au service vicinal du même département.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

30 *mars.* — M. **Levadoux** (André), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme, est autorisé à entrer au service vicinal du même département.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Guiborel** (Georges), Conducteur de 4e classe, Orne, service ordinaire.	11 fév. 1888
M. **Sallomon** (Frédéric), Conducteur de 1re classe, Charente-Inférieure, service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'État.	18 mars 1888
M. **Guionnet** (Victor), Conducteur principal, Charente-Inférieure, service maritime.	28 mars 1888

4° DÉCISIONS DIVERSES.

30 *mars.* — M. **Sidéon** (Jules), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Orne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Avranches à Domfront, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Cohic** (Victor), Conducteur de 3e classe en dispo-

nibilité, est remis en activité et attaché, dans le département de l'Orne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Avranches à Domfront.

30 *mars.* — M. **Chabrillat** (Julien), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat, passe au service ordinaire du département de la Haute-Vienne.

6 *avril.* — M. **Buisson** (Jean), Conducteur principal attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Roanne et au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, reste exclusivement attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Messin** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Jura, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Claude à La Cluse, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Vaillant** (Auguste), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Jura, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Claude à La Cluse, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Barthas** (Aimé), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, passe dans le département du Tarn, même service.

Idem. — M. **Buan** (Eugène), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service des études et travaux du chemin de fer de Châteaubriant à Ploermel, passe au service de la navigation de la Vilaine, même département.

13 *avril.* — M. **Janton** (Réné), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Allier, au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, passe dans le département du Puy-de-Dôme, même service.

18 *avril.* — M. **Lua** (Camille), Conducteur de 1re classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est et remis à la disposition de l'Administration, est attaché, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 107)

[11 novembre 1887]

Travaux publics. — Honoraires d'architectes. — Travaux supplémentaires. — Communes. — Maison d'école. — (Sieur Leclerc.)

Travaux supplémentaires. — Il n'est pas dû d'honoraires à l'architecte à raison de travaux supplémentaires non autorisés (Leclerc, 1re esp.).

— *Honoraires alloués par le conseil de préfecture, supérieurs à ceux dus. Rejet de la demande de supplément* (Leclerc, 2e esp.).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Leclerc.*)

VU LA REQUÊTE du sieur Leclerc... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, réformer un arrêté du 16 décembre 1884 dans celles de ses dispositions par lesquelles le conseil de préfecture du département de l'Eure, statuant sur le litige pendant, au sujet des travaux de construction de la maison d'école de la commune de Fains, entre ladite commune, ledit sieur Leclerc, et le sieur Deshayes, entrepreneur de travaux, a décidé que le requérant n'aurait pas droit à ses honoraires, sur le montant de la somme de 1.087f,57 que la commune a été condamnée à payer à l'entrepreneur, à raison des travaux supplémentaires non prévus au devis; — *Ce faisant, attendu* que la totalité des travaux supplémentaires a été payée à l'entrepreneur, à la suite d'une expertise qui a démontré qu'ils avaient profité à la commune; que, dans ces circonstances, l'architecte ne saurait être déclaré responsable de ces travaux, que d'ailleurs le conseil municipal avait tacitement autorisés; dire que c'est à tort que le requérant a été déchu du droit de toucher ses honoraires sur la somme de 1.087f,57; lui allouer des honoraires calculés à raison de 5 p. 100 sur la somme de 20.713f,97, représentant la valeur réelle de tous

les travaux exécutés, avec les intérêts de droit, et condamner la commune de Fains aux dépens dans lesquels seront compris les frais de l'expertise;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 27 juin 1833, article 20, et la loi du 15 mai 1850, article 9;

CONSIDÉRANT que l'adjudication des travaux entrepris dans la commune de Fains pour la construction d'une maison d'école a eu lieu sur le prix de 16.895f,85, et que, si, en cours d'exécution des travaux, il a été opéré des changements et additions au devis primitif, qui ont porté la dépense à 20.713f,97, il résulte de l'instruction que les travaux supplémentaires qui y ont été effectués n'ont été autorisés par l'administration municipale que jusqu'à concurrence de 2.730f,55; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture de l'Eure a fait au sieur Leclerc application des dispositions ci-dessus visées des lois des 27 juin 1833 et 15 mai 1850, et a refusé de calculer ses honoraires sur la somme de 1.087f,57, excédant le montant des travaux prévus au devis primitif, et de ceux qui ont été commandés par la commune en cours d'exécution de l'entreprise;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en décidant que chaque partie supporterait les frais de son expertise... (Rejet).

2e ESPÈCE. — (*Sieur Leclerc.*)

VU LA REQUÊTE du sieur Leclerc..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 16 décembre 1884 par lequel le conseil de préfecture de l'Eure, statuant sur la réclamation qu'il avait formée contre la commune de Baux-de-Breteuil à l'occasion des honoraires qui lui étaient dus, pour la construction d'une maison d'école, avec salle de mairie, et local pour les pompes à incendie, ne lui a alloué qu'une somme de 3.463f,65 au lieu de 4.143f,25 montant de sa réclamation; — *Ce faisant, attendu* que c'est à tort que le conseil de préfecture a calculé ses honoraires à raison de 5 p. 100 bien que le devis de l'entreprise eût fixé à 6 p. 100 les honoraires dus à l'architecte; qu'il y avait en effet chose jugée sur ce point, par un précédent arrêté du 17 mai 1884, aux termes duquel des honoraires proportionnels étaient dus à l'architecte, sur tous les travaux portés au décompte des entrepreneurs, tant sur les travaux supplémentaires, que sur les travaux prévus aux devis primitifs; que, dans

tous les cas, en réduisant le chiffre des honoraires alloués sur le montant des travaux prévus au devis, alors que la commune demandait seulement qu'aucun honoraire ne fût payé à l'architecte pour les dépenses excédant le devis, ledit le conseil a statué *ultra petita :* attendu, au fond, que la totalité des travaux supplémentaires a été payée aux entrepreneurs, à la suite d'une expertise qui a démontré qu'ils avaient profité à la commune; que lesdits travaux avaient été tacitement autorisés par le conseil municipal; que s'ils n'avaient pas été approuvés par l'autorité supérieure, conformément à la loi, l'architecte ne saurait être déclaré responsable de cette omission; qu'enfin aucune faute n'avait été relevée contre lui dans la rédaction des devis; fixer à 4.143f,25, conformément aux propositions des experts, le montant de ses honoraires, lui allouer les intérêts desdits honoraires depuis le jour où ils sont dus; mettre à la charge de la commune de Baux-de-Breteuil les frais de l'expert du requérant, et la condamner aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 27 juin 1883, article 20 et la loi du 15 mai 1850, article 9;

Vu l'article 1153 du Code civil;

Considérant qu'il n'est pas contesté que les travaux prévus se sont élevés à 54.520 francs, et que l'architecte avait droit de ce chef à 3.271f,20, d'honoraires calculés à raison de 6 p. 100;

Considérant que par arrêté du 17 mai 1884, ayant acquis l'autorité de la chose jugée, le conseil de préfecture avait reconnu le droit de l'architecte à des honoraires proportionnels sur le montant des travaux supplémentaires, et qu'il s'était réservé d'en fixer ultérieurement le taux;

Considérant que si c'est à tort que le conseil de préfecture, pour fixer le total des honoraires de l'architecte à la somme de 3.463f,65, a calculé lesdits honoraires à raison de 5 p. 100 sur l'ensemble des travaux tant prévus que supplémentaires, cette évaluation n'en fait pas moins ressortir un excédent de 192f,45, sur la partie des honoraires auxquels il pouvait légitimement prétendre à raison des travaux supplémentaires en vertu de l'arrêté du 17 mai;

Considérant qu'il y a lieu toutefois de faire droit à la demande par lui formée le 16 mars 1885 et concernant le paiement des intérêts de la somme de 3.463f,65 qui lui a été allouée par l'arrêté attaqué... (Rejet, sauf en ce qui concerne les intérêts des 3.463f,65, lesquels lui seront payés à partir du 16 mars 1885.)

(N° 108)

[11 novembre 1887]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Garantie d'intérêts. — Liquidation. — Ministre. — Décision. — Recours. — [Compagnie des chemins de fer du Nord (ligne de Paris à Soissons).]

La lettre par laquelle le Ministre des travaux publics invite une compagnie à modifier la forme de la présentation de ses comptes, en considérant que l'annuité réclamée n'est due que pour partie ne constitue pas sur ce point un règlement définitif des comptes.

L'État ayant, en vertu de l'article 7 *de la convention du* 30 *décembre* 1875, *exigé de la compagnie du chemin de fer du Nord l'établissement d'une seconde voie entre Soissons et Anor, l'annuité correspondant à l'établissement de cette seconde voie, mise à la charge de l'État en vertu du* § 2, *ne doit cesser de courir que si le produit brut de la section de ligne formée par le réseau de Soissons à Anor excède le chiffre de* 35.000 *francs par kilomètre* (*). *En* 1880, *ce chiffre n'ayant pas été atteint,*

(*) L'article 7 de la convention du 30 décembre 1875 est ainsi conçu :

« La compagnie sera tenue d'établir, sur la demande du Ministre des travaux publics, la deuxième voie sur tout ou partie des lignes composant l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie du Nord, quel que soit le produit de ces lignes.

« Dans ce cas, l'Etat paiera chaque année à la compagnie une annuité représentant les intérêts, l'amortissement et les frais accessoires des emprunts réellement effectués par la compagnie pour subvenir aux dépenses occasionnées par l'établissement de cette deuxième voie.

« *Dès que le produit brut d'une section de ligne excédera le chiffre de* 35.000 *francs par kilomètre, l'annuité correspondant à l'établissement de la deuxième voie de cette section cessera de courir.* »

Quel était le sens du mot *section de ligne* dans l'hypothèse? Le 13 août 1883, le Ministre des travaux publics donnait une interprétation de cette expression dans les termes suivants :

« ..... Il résulte du travail effectué dans vos bureaux que, si les recettes de l'ensemble de la ligne donnent un produit brut inférieur à 35.000 francs par kilomètre, les recettes brutes kilométriques de la section de Laon à Hirson (56 kilomètres), — sauf pour l'exercice 1880, où le produit brut kilométrique n'a été que de 33.109 francs, — et celles de la section d'Hirson à la frontière (14 kilomètres) ont toujours dépassé cette limite.

« Dans ces conditions, j'estime, avec MM. les inspecteurs généraux des finances, que *l'annuité de seconde voie n'est acquise à votre compagnie*

c'est à tort que le Ministre a refusé de payer la garantie prévue. Pour les exercices suivants, au contraire, il n'est rien dû.

VU LA REQUÊTE de la compagnie des chemins de fer du Nord... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 19 juin 1884, par laquelle le Ministre des travaux publics a liquidé à la somme de 12.300f,72 le montant des annuités dues par l'État à la compagnie, pour les exercices 1880, 1881 et 1882, à raison de l'établissement de la deuxième voie sur la ligne de Soissons à Anor; — *Ce faisant, attendu* qu'aux termes de l'article 7, § 2, de la convention du 30 décembre 1875, l'État doit rembourser à la compagnie, sous forme d'annuités, les dépenses occasionnées par l'établissement de la deuxième voie; que le troisième paragraphe du même article stipule que, dès que le produit brut d'une section de ligne excèdera le chiffre de 35.000 francs par kilomètre, l'annuité correspondante à l'établissement de la deuxième voie de cette section cessera de courir; que, par une lettre du 13 août 1883, le Ministre des travaux publics a invité la compagnie à diviser la ligne de Soissons à Anor, sur laquelle les travaux d'établissement de la deuxième voie avaient été prescrits le 5 juin 1880, en trois sections, celles

---

pour l'exercice 1880, qui n'a duré d'ailleurs que six mois, *que pour les deux premières sections, celles de Soissons à Laon et de Laon à Hirson; et, à partir des exercices* 1881 *et* 1882, *que pour la première section seulement, celle de Soissons à Laon.*

« Je vous prie, en conséquence, de m'adresser un nouveau compte ne comprenant que les sections dont le produit brut kilométrique est inférieur ou égal au chiffre de 35.000 francs déterminé par l'article 7 de la convention du 30 décembre 1875. »

Mais le 19 juin 1884, le même Ministre, contrairement à sa décision du 13 août 1883, décidait : 1° Que, pour l'exercice 1880, les insuffisances de la section de Laon à Hirson doivent être couvertes par les excédants de la section de Hirson à Anor; qu'ainsi « *la section de Laon à Anor, qui a produit, en* 1880, *plus de* 35.000 *francs par kilomètre, doit être éliminée de la liquidation* »; qu'en conséquence, la section de Soissons à Laon, restée seule, ne donne lieu, pour l'exercice 1880, qu'à une annuité de 12.300f,72;

2° Qu'en 1881, les insuffisances de la section de Soissons à Laon doivent être couvertes par les excédants de cette même section de Laon à Anor, qui rentre dans la liquidation, et qu'ainsi, à partir de 1881, il n'est plus dû à la compagnie aucune annuité.

Rapp. 22 mai 1885 (chemin de fer de Lyon, *Ann.* 1886, p. 81); — 14 novembre 1884 (chemin de fer de l'Ouest, *Ann.* 1885, p. 360), et les renvois. — Tables générales v° Voirie (grande), § Chemins de fer. (*Arr. du Cons. d'Etat.*)

de Soissons à Laon, de Laon à Hirson, de Hirson à Anor, et à réclamer seulement l'annuité afférente aux deux sections de Soissons à Laon et de Laon à Hirson pour l'exercice 1880 et l'annuité afférente à la section de Soissons à Laon pour les exercices 1881 et 1882, la section de Hirson à Anor ayant toujours donné un produit brut supérieur à 35.000 francs et celle de Laon à Hirson ayant dépassé ce produit brut en 1881 ; que la compagnie du Nord a accepté cette décision et a présenté un décompte s'élevant à 120.756f,38; que, par suite, le Ministre était lié par cette décision du 13 août 1883 et ne pouvait, sans méconnaître l'autorité de la chose jugée, refuser, par sa décision du 19 juin 1884, de mandater la somme ci-dessus réclamée et n'offrir à la compagnie que le paiement de l'annuité afférente à la section de Soissons à Laon pour l'exercice 1880; attendu, en outre, que cette nouvelle décision, par laquelle le Ministre dénie à la compagnie tout droit à annuité, pour 1880, en ce qui concerne les sections de Laon à Hirson et de Hirson à Anor, dont le produit collectif a dépassé 35.000 francs par kilomètre, et décidé qu'aucune annuité n'est due à la compagnie à partir de 1881, par le motif que le produit de l'ensemble des trois sections a été supérieur à 35.000 francs pendant cette année, est en contradiction avec les termes de l'article 7 de la convention du 30 décembre 1875; que le compte des annuités doit être établi par section et qu'il n'appartient pas au Ministre de confondre les revenus des deux sections de Laon à Hirson et de Hirson à Anor pour établir que le revenu de la partie de ligne comprise entre Laon et Anor dépasse en 1880 35.000 francs, ni de considérer en 1881 le produit de l'ensemble de la ligne; que l'insuffisance de revenus d'une section laisse la deuxième voie de cette section à la charge de l'État, alors même que l'ensemble de la ligne donne plus de 35.000 francs; attendu qu'en admettant que l'État puisse diviser la ligne et en grouper les fractions à son gré sous le nom de sections, il ne peut pas faire rentrer dans les comptes de l'exercice 1881, pour la fixation de la moyenne kilométrique, les sections éliminées des comptes de l'exercice 1880; que, si, en 1880, l'État ne retient à sa charge que la section de Soissons à Laon, éliminant les sections comprises entre Laon et Anor qui donnent plus de 35.000 francs, il doit payer, en 1881 et 1882, l'annuité afférente à la section de Soissons à Laon, dont le revenu est resté inférieur à 35.000 francs, au lieu de compenser l'insuffisance des revenus de cette section avec les excédents de recettes des deux sections comprises entre Laon et Anor; condamner l'État à

payer à la compagnie la somme de 120.756f.38 avec intérêts et dépens; subsidiairement, condamner l'État à payer les annuités afférentes à la section de Soissons à Laon pour les exercices 1880, 1881 et 1882;

2° Vu la requête de la compagnie du Nord... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 21 octobre 1884, par laquelle le Ministre des travaux publics a refusé de payer à la compagnie l'annuité afférente à la section de Soissons à Laon pour l'exercice 1883 et condamner l'État à payer à la compagnie la somme de 54.741 francs, avec intérêts et dépens;

3° Vu la requête de la compagnie du Nord... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 23 juin 1885, par laquelle le Ministre des travaux publics a refusé de payer à la compagnie l'annuité afférente à la section de Soissons à Laon pour l'exercice 1884, et condamner l'État à payer à la compagnie la somme de 54.697f,09 avec intérêts et dépens :

Vu les observations du Ministre des travaux publics... tendant au rejet des pourvois, attendu, d'une part, que la lettre du 13 août 1883 n'est qu'une des pièces de l'instruction et ne saurait avoir le caractère d'une décision que le Ministre ne pourrait pas rapporter; attendu, d'autre part, que le droit pour l'État de considérer soit les recettes totales, soit les recettes partielles de la ligne sur laquelle il a demandé la pose de la double voie, résulte du texte de la convention de 1875 et des travaux préparatoires; qu'en vertu de cette convention, l'État doit cesser de supporter les charges qu'entraîne la pose de la double voie, d'abord pour la partie de la ligne dont le produit dépasse 35.000 francs par kilomètre, ensuite pour la totalité, quand le rendement moyen de la ligne entière atteint le chiffre ci-dessus fixé; qu'enfin la prétention de la compagnie tendant à faire décider que l'État, après avoir écarté une section de calcul de l'annuité, ne pourrait plus faire entrer en compte les produits de la ligne entière aurait pour effet de restreindre les droits de l'État dans une mesure non prévue par la convention; que, par suite, la compagnie n'est fondée a réclamer que l'annuité afférente à la section de Soissons à Laon pour l'exercice 1880;

Vu la loi du 30 décembre 1875 et la convention, approuvée par ladite loi, passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie du Nord;

Vu le décret du 12 août 1868 sur les justifications financières à fournir par la compagnie du Nord;

CONSIDÉRANT que les trois pourvois ci-dessus visés présentent

à juger la même question et qu'il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision;

En ce qui concerne le pourvoi introduit sous le n° 63.419 : — *Sur le moyen tiré de ce que le Ministre des travaux publics aurait fixé, le* 13 *août* 1883, *les bases de la liquidation des sommes dues à la compagnie du Nord et ne pouvait les reviser par la décision du* 19 *juin* 1884 *:*

Considérant que, le 13 août 1883, le Ministre des travaux publics s'est borné à inviter la compagnie du Nord à modifier la forme de la présentation des comptes contenant les éléments nécessaires pour déterminer le chiffre de l'annuité due à la compagnie pour l'établissement de la deuxième voie sur la ligne de Soissons à Anor; que cette dépêche ne saurait constituer un règlement définitif desdits comptes qui ne pouvaient être arrêtés qu'après avoir été soumis à l'examen de la commission de vérification instituée par le décret du 12 août 1868; qu'il suit de là que la compagnie n'est pas fondée à soutenir que le ministre était lié par la prétendue décision du 13 août 1883;

Au fond :

Considérant qu'usant du droit qui lui est conféré par le § 1er de l'article 7 de la convention du 30 décembre 1875 de prescrire le doublement de la voie sur tout ou partie des lignes du réseau du Nord, le Ministre des travaux publics a, le 5 juin 1880, réclamé ce doublement sur la partie de la ligne de Soissons à la frontière belge comprise entre Soissons et Anor; que, par application des §§ 2 et 3 du même article, l'État avait à payer chaque année, à la compagnie du Nord, une annuité pour subvenir aux dépenses occasionnées pour l'établissement de la deuxième voie, jusqu'à ce que le produit brut de cette section de ligne excédât le chiffre de 35.000 francs par kilomètre; qu'en fait, pour l'exercice 1880, cette éventualité ne s'est pas réalisée; qu'en 1881, le produit brut kilométrique de la section de ligne comprise entre Soissons et Anor a été supérieure à 35.000 francs, et qu'aux termes dudit § 3 l'annuité correspondant à l'établissement de la deuxième voie de cette station a, dès lors, cessé de courir pour 1881 et les exercices suivants; que, par suite, c'est à tort que, pour 1881, le Ministre des travaux publics n'a reconnu l'État redevable que de l'annuité afférente au tronçon compris entre Soissons et Laon, au lieu de consentir au paiement de l'annuité calculée d'après l'ensemble des dépenses effectuées au cours de ladite année;

En ce qui concerne les pourvois de la compagnie introduits sous les nos 64.224 et 65.475 :

Considérant que lesdits pourvois ont pour but de faire condamner l'État à payer à la compagnie du Nord les annuités afférentes au tronçon de Soissons à Laon pour les exercices 1883 et 1884; qu'il résulte de ce qui précède que lesdites conclusions doivent être rejetées;

Sur les intérêts :

Considérant que la compagnie du Nord a demandé les intérêts le 18 septembre 1884; qu'il y a lieu de les lui allouer à partir de cette date;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que la compagnie a demandé les intérêts des intérêts le 23 février 1887; qu'à cette date les intérêts lui étant dus depuis plus d'une année, il y a lieu de faire droit à sa demande, mais que la seconde demande d'intérêts des intérêts, présentée le 4 novembre 1887, doit être rejetée... (Renvoi de la compagnie devant le ministre pour y être procédé d'après les bases ci-dessus fixées au calcul de l'annuité qui lui est due pour l'exercice 1880. Décision réformée en ce qu'elle a de contraire. Intérêts alloués à partir du 18 septembre 1884 et intérêts des intérêts échus le 23 février 1887 à partir dudit jour. Surplus des conclusions de la compagnie rejeté.)

(N° 109)

[18 novembre 1887]

Travaux publics. — Communes. — Rues et places. — Trottoirs. — (Ville du Blanc contre sieur Rocher.)

Expertise déclarée inutile : si les matériaux ne sont pas extraits de la carrière prévue au devis, la substitution de carrière a été autorisée par l'architecte et les travaux ont été bien exécutés.

Vu la requête de la ville du Blanc... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 20 février 1885 par lequel le conseil de préfecture de l'Indre l'a condamnée à payer au sieur Rocher la somme de 1.200 francs pour solde de travaux de construction des trottoirs avec intérêts et dépens; — *Ce faisant... attendu* que la réception provisoire du 15 avril 1884 ayant révélé des malfaçons n'a pu faire courir le délai de garantie et que le

procès-verbal de réception définitive dressé moins de six mois après par l'architecte seul ne saurait produire aucun effet; qu'il résulte d'un rapport de la commission municipale du 3 octobre 1884 que les bordures des trottoirs proviennent des carrières de Saint-Hilaire non prévues au devis, que beaucoup de matériaux sont défectueux ou n'ont pas les dimensions prescrites, que par suite les travaux exécutés par le sieur Rocher ne sont point en état d'être reçus; décharger la ville des condamnations prononcées; renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé à une expertise à l'effet de constater les malfaçons et d'évaluer les travaux nécessaires pour les réparer; condamner le sieur Rocher en tous les dépens;

Vu le mémoire en défense présenté par le sieur Rocher... tendant au rejet du recours avec dépens...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT que la ville du Blanc fonde son recours et sa demande d'expertise sur ce que les matériaux employés par le sieur Rocher ne proviennent pas des carrières désignées au devis et n'ont pas les dimensions ou les qualités prescrites;

Mais considérant que l'entrepreneur a été autorisé par lettre de l'architecte en date du 5 novembre 1883 à employer la pierre des carrières de Saint-Hilaire ou de la Rauderie; que, d'autre part, il résulte de l'instruction et notamment du procès-verbal de réception provisoire que les travaux de pavage ont été bien faits; que dans ces circonstances, une expertise serait sans objet et que le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation de la cause, en condamnant la ville du Blanc à payer au sieur Rocher une somme de 1.200 francs pour solde des travaux de pavage exécutés par lui... (Rejet avec dépens.)

(N° 110)

[25 novembre 1887]

Communes. — Chemins vicinaux. — Ouverture. — Travaux publics. — Expropriation — Terrains bâtis. — Commission départementale. — Excès de pouvoirs. — (Veuve Godineau.)

On ne doit pas considérer comme terrain bâti dans le sens de la loi du 8 *juin* 1864, *une propriété attenant à un château, et*

bornée sur la plus grande partie de son étendue, par des limites naturelles : haies vives ou fossés (*).

Est considéré au contraire comme propriété bâtie un parc attenant à une maison d'habitation, et entourée d'eau de tous côtés (**).

En conséquence, la commission départementale n'a pu sans excès de pouvoirs déclarer d'utilité publique l'occupation d'une partie de ce parc, pour l'ouverture d'un chemin vicinal ordinaire; il y avait lieu de recourir aux formes tracées par la loi du 3 *mai* 1841 (***).

Vu la requête pour la dame Godineau... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 1er juin 1885, par laquelle la commission départementale de la Charente-Inférieure a approuvé le projet d'ouverture, sur la propriété de son fils, d'un prolongement du chemin vicinal n° 3 de la commune de Courcenac et déclaré d'utilité publique l'exécution des travaux; — *Ce faisant attendu* que le domaine sur lequel devrait passer le chemin projeté est composé d'un château et d'un parc, le tout d'un seul tenant et entièrement enclos; que, dès lors, les terrains doivent être considérés comme des terrains bâtis et qu'il n'appartenait pas à la commission départementale, aux termes de la loi du 8 juin 1864, de déclarer d'utilité publique;

Vu les observations du Ministre de l'intérieur... tendant au rejet dudit pourvoi, par les motifs que les terrains ne sont ni couverts de constructions ni environnés de murs, et ne constituent pas à proprement parler les dépendances d'une habitation ni d'un bâtiment de ferme; que, d'ailleurs, la clôture n'est pas ininterrompue; que, dans ces conditions, la commission départementale, en déclarant d'utilité publique l'exécution des travaux, n'a pas excédé ses pouvoirs;

Vu les lois des 21 mars 1836, 3 mai 1841, 8 juin 1864 et 10 août 1871;

(*-**-***) Voy. 31 mars 1882 (Chastenet), p. 302, et la note (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*). Voy. les observations de M. Le Vavasseur de Précourt dans la *Revue d'administration*, 1888, t. I, p. 58, desquelles il résulte qu'en fait la propriété de la réclamante avait trois enceintes : la première fermée de trois côtés par des haies et du quatrième par les fossés du chemin d'où partait l'avenue du château; la seconde, comprenant le parc et les bâtiments d'exploitation était des quatre côtés entourée de cours d'eau de 6 et 7 mètres de largeur; la troisième, entourée de fossés remplis d'eau, renfermait le château. — Le tracé du chemin atteignait des terrains situés dans la deuxième enceinte (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).

CONSIDÉRANT qu'aux termes de la loi susvisée du 8 juin 1864, lorsque l'ouverture d'un chemin vicinal entraîne l'occupation de terrains bâtis, la déclaration d'utilité publique doit avoir lieu dans les formes de la loi du 3 mai 1841;

Considérant que, s'il n'y a lieu de s'arrêter au moyen tiré de ce que la commission départementale a approuvé le prolongement du chemin vicinal sur une propriété entourée de clôtures naturelles, il résulte de l'instruction que ledit chemin, dans celle de ses parties comprises entre le Lorieux et la Gravouse, d'une part, et la haie située du côté de la commune de Migron, d'autre part, passe aux abords des bâtiments et emprunte une portion des dépendances de l'habitation, lesquelles doivent être considérées à ce titre comme terrains bâtis dans le sens de la loi du 8 juin 1864 précitée; qu'il suit de là qu'il n'appartenait pas à la commission départementale de déclarer d'utilité publique l'occupation de cette partie de ladite propriété... (Décision annulée.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile)

(N° 111)

[2 mars 1887]

Action possessoire. — Compétence. — Chemins vicinaux. — Arre de classement. — Séparation des pouvoirs. — (Sieur d'Ortoli.)

Les tribunaux ne peuvent admettre une action possessoire en maintenue ou en réintégrande qui aurait pour objet direct de priver le public de la jouissance d'un chemin régulièrement classé dans le réseau vicinal. Ils doivent se borner à constater les actes de possession justifiés qui seraient de nature à ouvrir des droits utiles en indemnité ou en annulation de l'arrêté administratif.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre le défendeur non comparant,

Et statuant sur le moyen unique du pourvoi ;

Vu les articles 23 et 25 du code de procédure civile, 10 et 15 de la loi du 21 mai 1836 et l'article 13, titre II, de la loi du 16 fructidor an III ;

Attendu que, lorsque l'autorité administrative compétente a reconnu, sauf opposition, qu'un chemin était public, et l'a ensuite classé comme tel dans le réseau vicinal, l'arrêt administratif de classement doit être respecté par les tribunaux ordinaires, tant qu'il n'est pas rétracté ou annulé;

Attendu qu'aux termes de l'article 15 de la loi du 21 mai 1836, l'arrêté préfectoral de classement attribue définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'il détermine ;

Qu'il suit de là que les tribunaux ne peuvent admettre aucune demande possessoire en maintenue ou en réintégrande qui aurait pour objet direct de priver le public de la jouissance de ce che-

min ; que, dans ce cas, le juge de l'action possessoire ne peut que constater les actes de possession justifiés et de nature à ouvrir des droits utiles en indemnité ou en annulation de l'arrêté, conformément aux articles 15 et 16 de la loi précitée, suivant que les intéressés ont été dépossédés de parcelles leur appartenant comme riverains de la voie publique, ou d'un chemin privé qui aurait été leur propriété exclusive, au lieu d'avoir le caractère de voie publique que lui a attribué l'administration ;

Et attendu que, pour admettre l'action en réintégrande du sieur d'Ortoli au sujet du chemin vicinal n° 5, compris dans l'arrêté de classement du 24 décembre 1838, le jugement attaqué se fonde : 1° sur ce que, d'après le sieur d'Ortoli, sa propriété n'aurait jamais été grevée d'une servitude de passage à l'usage du public, et que cet arrêté devait, par suite, rester étranger au litige, puisqu'un arrêté de cette nature implique toujours l'idée d'un chemin préexistant; 2° qu'il ne renferme aucune autre indication qui établisse le contraire; 3° que le maire de Sartène ne produit point, à l'appui de ses prétentions, l'état des terrains affectés au chemin en question; 4° qu'enfin, il résulte du plan cadastral de la ville de Sartène, terminé en 1871, que le chemin vicinal n° 5 s'arrête aux confins de la propriété du sieur d'Ortoli;

Attendu qu'en statuant ainsi qu'il l'a fait, le jugement attaqué, sans constater une possession quelconque au profit du sieur d'Ortoli, s'est exclusivement fondé sur des motifs tirés du fond du droit; que, de plus, il s'est livré à l'interprétation de l'arrêté de classement pour fixer les limites du chemin vicinal; qu'enfin, il a fait échec à un arrêté qui n'avait été ni annulé, pour sa prétendue illégalité, par l'autorité compétente, ni rapporté par elle; qu'il a ainsi cumulé le possessoire et le pétitoire, commis un excès de pouvoir et formellement violé, par suite, les articles de loi susvisés ;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 112)

[9 mars 1887]

I. Commune. — Cassation. — Pourvoi. — Procédure. — II. Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité. — Offres. — (Sieur Boissier.)

I. Le demandeur en cassation d'une décision favorable à une commune n'est pas tenu de déposer à nouveau un mémoire à la préfecture. — II. L'indemnité allouée par le jury ne peut en aucun cas être inférieure aux offres de l'administration.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur la fin de non-recevoir relevée d'office :

Attendu que, si l'article 124 de la loi du 3 avril 1884 dispose que le demandeur à une action dirigée contre une commune est tenu, sauf quand il s'agit d'une action possessoire, de déposer à la préfecture du département un mémoire indiquant l'objet de sa demande, les motifs à l'appui, et tendant à faire autoriser la commune, par l'autorité compétente, à ester en justice, cette prescription s'applique exclusivement à l'exercice de l'action à son origine ; que les termes mêmes de l'article 124 sont limitatifs et que, dès lors, on n'en saurait induire que le demandeur en cassation d'une décision favorable à la commune soit, par voie d'analogie, obligé de remplir à nouveau, sous peine de nullité, une formalité qu'il a déjà accomplie, en exécution de ce texte ; que, d'une part, les nullités ne sauraient être suppléées en l'absence d'une disposition formelle de la loi ; que, d'autre part, on ne peut juridiquement tirer aucune conséquence de l'article 122 de la loi du 5 avril 1884, qui ne permet pas à la commune de suivre, sans avoir obtenu une autorisation spéciale, sur un pourvoi formé par elle ; que cette disposition, introduite dans la loi dans un but de protection des intérêts communaux, est évidemment sans objet dans le cas où la commune est défenderesse dans l'instance pendante devant la Cour de cassation, alors que, dès l'origine du procès, elle a été régulièrement autorisée à défendre à l'action intentée contre elle ;

Attendu spécialement qu'en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, la procédure tracée par la loi du 3 mai 1841 serait inconciliable, en raison des délais rigoureux dont elle prescrit l'observation, avec l'obligation, à la charge du demandeur en cassation, de provoquer l'autorisation, pour la commune, de défendre à un pourvoi ;

Par ces motifs, rejette la fin de non-recevoir ;

Au fond,

Sur le moyen unique du pourvoi ;

Vu le paragraphe 5 de l'article 39 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'aux termes dudit article, l'indemnité allouée par le jury ne peut, en aucun cas, être inférieure aux offres de l'administration, et que cette disposition est rangée par l'article 42 de la même loi au nombre de celles dont la violation donne ouverture à cassation ;

Attendu qu'en vertu d'un arrêté du préfet de l'Isère en date du 14 septembre 1883, régulièrement notifié le 20 septembre au sieur Roche, il a été fait à ce dernier offre, au nom de la commune de Pressins, d'une somme de 2.000 francs à titre d'indemnité pour l'expropriation de diverses parcelles de terrain appartenant audit Roche; qu'il est constaté par le procès-verbal des opérations du jury spécial de l'arrondissement de Bourgoin, réuni à l'effet de procéder au règlement de l'indemnité afférente aux parcelles expropriées, que la commune, en demandant acte de son consentement à laisser enlever par Roche les arbres et bordures de haies plantés sur ces parcelles, et à maintenir la servitude d'eau dont elles étaient grevées, a conclu en même temps à la validation des offres primitives; qu'ainsi, indépendamment des concessions particulières faites par la commune, le chiffre de l'indemnité en argent offerte par elle restait fixé à 2.000 francs; que cependant le jury n'a alloué à l'exproprié, par la décision attaquée, qu'une somme de 1.817 francs, somme inférieure aux offres de la commune; en quoi cette décision a formellement violé la disposition légale susvisée;

Par ces motifs, donnant défaut contre Boissier en qualité de maire de la commune de Pressins,

Casse, etc.

(N° 113)

[9 mars 1887]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs. — Délais. — (Sieur Groscœur.)

Les tarifs ont force de loi pour ou contre les compagnies et sont réputés connus de toutes les parties. Il appartient à la Cour de cassation d'apprécier si les délais stipulés pour la livraison des marchandises ont été observés.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre Groscœur, et statuant sur le premier moyen du pourvoi ;

Vu les articles 6, 7, 10 et 12 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 et le tarif P. V. n° 2 des chemins de fer de l'État, ainsi conçus :

Art. 6. — « Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés le jour qui suivra celui de la remise. »

Art. 7. — « La durée du trajet pour les transports à petite vitesse sera calculée à raison de vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres; ne seront pas comptés les excédents de distance jusques et y compris 25 kilomètres, ainsi 150 kilomètres compteront comme 125, 275 comme 250. »

Art. 10. — « Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare. »

Art. 12. — « La fixation des délais ci-dessus déterminés pour les transports à petite vitesse effectués aux prix et conditions des tarifs généraux ne fait pas obstacle à la fixation de délais plus longs dans les tarifs spéciaux ou communs, où ils ont été ou seraient ultérieurement introduits avec l'approbation de l'administration supérieure, comme compensation d'une réduction de prix. Tarif spécial P. V. 2, paragraphe 18, matériel de foire, matériel de jeux et de spectacles forains, de cirque et de ménagerie. Prix de transport, frais et accessoires non compris, par wagon complet d'au moins 4.000 kilogrammes, barême n° 6. Conditions générales : l'administration des chemins de fer de l'État se réserve de prolonger à sa volonté de cinq jours au delà des délais réglementaires la durée des transports faisant l'objet du présent tarif, à l'exception des transports taxés au prix du barême n° 8, pour lesquels la prolongation de durée au delà des délais réglementaires pourra être de trente jours. L'administration ne répond pas des déchets et avaries de route. Dispositions spéciales aux marchandises transportées par wagon d'au moins .000 kilogrammes ou d'au moins 8.000 kilogrammes : le chargement est fait par l'expéditeur et le déchargement par le destinaaire, à leurs frais et risques. »

Attendu que les délais impartis aux chemins de fer résultant

de dispositions consacrées par les pouvoirs publics, il appartient à la Cour de cassation de vérifier s'ils ont été réellement observés ;

Attendu qu'il est constaté par le jugement attaqué que le matériel forain de Groscœur a été expédié par wagon de 4 000 kilogrammes, le 24 août 1884, à la gare des Sables, et qu'il a été mis à la disposition du destinaire, le 1er septembre, à la gare de Pornic ;

Attendu qu'en appliquant à ces faits les dispositions des articles susvisés de l'arrêté ministériel et du tarif P. V. n° 2, il résulte que le trajet de 125 kilomètres comprenant deux jours, celui de l'arrivée et celui de la remise, et les cinq jours de prolongation réservés par l'administration portaient au 4 septembre la limite du délai de la remise du wagon au destinataire;

Qu'ainsi, en livrant le wagon à Groscœur le 1er septembre, l'administration était dans les délais ;

Que vainement le jugement prétend que Groscœur s'était assuré auprès du chef de gare d'arrivée que son matériel lui *serait* remis dans le plus bref délai et qu'il n'était pas suffisamment éclairé par les mentions de la feuille d'expédition, de la lettre de voiture et du récépissé sur les conditions du transport résultant des tarifs et arrêtés ;

Mais attendu que les tarifs et arrêtés ministériels qui règlent les rapports des compagnies de chemins de fer avec les tiers sont réputés connus de toutes les parties ;

Que, dès lors, en déclarant que les objets transportés avaient été remis à Groscœur hors des délais et en condamnant la compagnie à des dommages-intérêts, le jugement attaqué a violé les dispositions légales ci-dessus visées ;

Et attendu que ledit jugement a alloué à titre de dommages-intérêts une somme unique de 300 francs pour le préjudice causé par le retard dans la livraison et celui causé par les avaries survenues au matériel pendant le transport, sans distinction; que, dès lors, par voie de conséquence, le jugement doit être cassé pour le tout ;

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le second moyen,

Casse, etc.

(N° 114)

[14 mars 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité. — Dommage éventuel. — (Sieur Sicard.)

L'indemnité allouée par le jury ne peut s'étendre au dommage éventuel et incertain qui ne serait pas la conséquence directe, immédiate et nécessaire de l'expropriation.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre les frères Sicard;

Sur le moyen unique du pourvoi;

Vu l'article 38, § 3, de la loi du 3 mai 1841;

Attendu, en droit, que l'indemnité d'expropriation ne doit comprendre que le dommage actuel et certain causé par l'expropriation elle-même, et qu'elle ne peut s'étendre au dommage éventuel et incertain qui ne serait pas la conséquence directe, immédiate et nécessaire de l'expropriation;

Attendu qu'il résulte des termes de la décision attaquée que le jury a alloué aux défendeurs deux indemnités distinctes; l'une afférente aux parcelles dont ils étaient dépossédés; l'autre applicable au préjudice qu'ils prétendaient leur être causé par la nécessité où ils seraient de laisser improductive une zone de terrain comprise entre ces parcelles, affectées à l'établissement d'un champ de tir, et le surplus de leur domaine, afin de les protéger contre les accidents pouvant être occasionnés par les exercices à feu; que ce préjudice, ainsi spécifié par les défendeurs, était éventuel, incertain, et, en outre, devrait être attribué, s'il se produisait, non au fait même de l'expropriation, mais à l'usage ultérieurement fait par l'expropriant des terrains expropriés; que, dans l'espèce, eu égard aux conclusions respectives des parties, il n'existe aucune connexité entre les deux chefs distincts de la décision du jury, mais que, s'il a valablement statué sur celui qui est relatif à la fixation de l'indemnité afférente aux terrains dont les défendeurs étaient effectivement expropriés, il était, au contraire, incompétent pour statuer sur la question qui

lui était spécialement posée du chef du dommage éventuel et incertain allégué par les frères Sicard ; d'où suit qu'en allouant, de ce chef, une indemnité éventuelle de 1.000 francs à ces derniers, il a excédé ses pouvoirs et violé la disposition légale susvisée;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 115)

[15 mars 1887]

Servitudes. — Égout des eaux. — Voie publique. — (Sieur Lenoir et commune de Breux.)

Le propriétaire qui déverse sur la voie publique les eaux pluviales qui tombent sur sa propriété, ainsi que les eaux ménagères, use de son droit et n'a pas à répondre de la direction que donne ensuite la commune aux eaux qu'elle a reçues.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

En ce qui concerne la commune de Breux,

Attendu que la disposition de l'arrêt de la cour de Paris, par laquelle il est dit que la demande de Lenoir contre la commune n'était pas de la compétence des tribunaux ordinaires n'est attaquée par aucun des moyens du pourvoi ;

Qu'il en résulte que la commune de Breux est désormais étrangère à l'action suivie devant les tribunaux ordinaires entre Lenoir et Hébert;

Par ces motifs, met la commune de Breux hors de cause ;

Et en ce qui concerne Lenoir,

Sur les articles 640 et 681 du Code civil :

Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué que les eaux que Lenoir prétend provenir de la propriété d'Hébert dans la sienne et y causer des dommages sont versées par Hébert sur la place publique de la commune de Breux; qu'elles n'arrivent dans la cour de Lenoir qu'après avoir passé sur la voie publique et par la pente naturelle du sol;

Attendu qu'en versant sur la voie publique les eaux pluviales qui tombent sur sa propriété, ainsi que les eaux ménagères, Hébert exerce le droit que lui confère l'article 681 du Code civil, et

qu'il n'a pas à répondre de la direction que donne eusuite la commune aux eaux qu'elle a reçues;

Attendu dès lors qu'en condamnant Hébert à faire les travaux nécessaires pour empêcher l'écoulement des eaux susmentionnées sur la propriété de Lenoir et à des dommages-intérêts, la cour de Paris a faussement appliqué l'article 640 et violé l'article 68 précités;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 116)

[16 mars 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Récusation. — (Veuve Duclos.)

La composition du jury se rattache aux principes organiques des juridictions. Il s'ensuit que la comparution ou le silence des parties ne couvre pas l'irrégularité résultant de ce qu'un juré, sans mandat légal, a pris part aux opérations du jury en remplacement d'un juré récusé sans droit.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Statuant par défaut;

Sur le moyen additionnel du pourvoi :

Vu les articles 16 de la loi du 21 mai 1836, 34, § 2, et 42 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que de l'ensemble de ces articles il ressort qu'en matière d'expropriation publique pour chemins vicinaux, le jury de jugement doit être composé de quatre jurés pris sur la liste des sept jurés, titulaires ou supplémentaires, désignés par le tribunal civil; que l'administration et les expropriés ne peuvent respectivement exercer qu'une récusation péremptoire; et que la violation des règles sur le droit de récusation donne, aux termes de l'article 42 ci-dessus visé, ouverture ou recours en cassation;

Attendu, en fait, que d'après le procès-verbal, lors de l'appel des jurés, le juré Colas a été retranché de la liste des jurés titulaires, à raison de sa qualité de conseiller municipal de la commune de Tassin; que Frisant, juré titulaire, et Boulet, premier

inscrit sur la liste des jurés supplémentaires, ont ensuite été récusés par ladite commune ou ses représentants;

Qu'ainsi la commune expropriante a été admise à exercer deux récusations péremptoires; que la seconde de ces récusations a eu pour effet d'exclure Boulet du jury de jugement et de lui substituer un autre juré; que par là un juré sans mandat légal a pris part aux opérations du jury et les expropriés ont été privés d'un juré qui leur était acquis;

Attendu que la régularité de la composition du jury se rattache aux principes organiques des juridictions; que les irrégularités qui se produisent dans la formation du jury ne peuvent donc être couvertes par la comparution et le silence des parties;

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu d'examiner les autres moyens du pourvoi,

Casse, etc.

(N° 117)

[16 mars 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique : 1° Offres. — Ordre public. — Non-protestation. — 2° Offres. — Terrain non exproprié. — Indemnité éventuelle. — (Commune de Caen.)

1° La disposition légale qui oblige l'expropriant à signifier ses offres à l'exproprié n'est pas d'ordre public; la nullité qui résulte de son inobservation peut être couverte par le silence de la partie intéressée. 2° Lorsque, du consentement des parties, le jury fixe une indemnité éventuelle pour un terrain non compris dans le jugement d'expropriation, les règles fixées par la loi de 1841 ne sont pas applicables et les offres préalables ne sont plus obligatoires.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Attendu qu'il résulte des énonciations du procès-verbal des opérations du jury spécial de l'arrondissement de Caen qu'au premier appel des jurés, le 31 mai 1886, l'un d'entre eux, le sieur Hervieu, figurant sous le n° 15 de la liste, ne s'est pas présenté;

qu'il a été condamné à l'amende, rayé et immédiatement remplacé par le premier inscrit sur la liste supplémentaire; qu'en cet état, le jury restait composé de seize membres, sur lesquels le droit de récusation a pu s'exercer dans toute son étendue; que si toutes les parties présentes ou représentées à l'audience ont consenti à ce qu'un seul jury fût constitué pour statuer sur toutes les affaires où elles étaient intéressées, il a dû être formé un second jury de jugement pour statuer sur les causes où étaient engagées d'autres parties défaillantes; que le procès-verbal constate, en outre, que toutes les formalités exigées par la loi pour la formation du premier jury ont été accomplies; que les jurés, au nombre de douze, ont prêté serment après qu'il eût été procédé au retranchement des derniers inscrits sur la liste; que c'est seulement après que ces diverses opérations étaient consommées que le sieur Hervieu s'est présenté à l'audience; qu'il a été relevé de la condamnation prononcée contre lui, et qu'alors le magistrat directeur a constitué le second jury; que de l'ordre dans lequel ces faits sont exposés dans le procès-verbal et des termes dans lesquels il est conçu il ressort que la présence du sieur Hervieu n'a été constatée que dans l'intervalle de temps compris entre les deux opérations; qu'ainsi sa réintégration sur la liste générale, si elle eût été ordonnée, n'aurait pu réagir sur la formation du premier jury de jugement, puisqu'il était déjà valablement constitué et acquis aux parties; d'où il suit que le moyen manque en fait;

Sur le deuxième moyen :

Attendu que, sans qu'il y ait lieu de rechercher, dans l'espèce, si la ville de Caen expropriante était tenue de faire à Savare des offres afférentes à l'indemnité qui pouvait lui être due en sa qualité de locataire de terrains expropriés, il est établi par le procès-verbal que des offres ont été faites par la ville à l'audience; qu'elles ont été discutées par Savare, qui a lui-même conclu, au fond, à ce que le jury allouât, de ce chef, une somme de 50.077f,98, sans qu'il ait protesté contre le défaut d'offres préalables ni formulé à cet égard aucunes réserves; que, si les dispositions de l'article 23 de la loi du 3 mai 1841 sont substantielles, elles ne sont pas d'ordre public, et que la nullité résultant de leur inobservation peut être couverte; que c'est effectivement alors que la partie intéressée, à qui il appartenait de l'invoquer, a conclu au fond, sans protestation ni réserves; que ce moyen est donc non recevable;

Sur le troisième et le quatrième moyens réunis :

Attendu qu'il est constaté par le même procès-verbal que le demandeur a pris, à l'audience seulement, des conclusions tendant à faire fixer par le jury une indemmité éventuelle afférente à un terrain de 28^{m},95 que ledit demandeur revendique et dont la propriété lui est contestée par la ville de Caen ; que ce terrain n'était point compris dans le jugement d'expropriation, et que l'expropriante ne s'est point opposée à ce que cette demande, ainsi introduite au cours des débats, fût soumise au jury ; attendu, en droit, que les règles édictées par la loi du 3 mai 1841 ne sont pas applicables au cas où il s'agit d'une parcelle non expropriée, et où le juge est saisi d'une demande en règlement d'indemnité par le seul effet d'une convention intervenue entre les parties ; que dès lors le demandeur ne saurait se faire un grief de ce qu'il ne lui a pas été fait d'offres préalables, et que le jury a pu fixer le chiffre de l'indemnité éventuelle sans se renfermer dans les limites tracées par l'article 39 de la même loi ;

Sur le cinquième moyen additionnel :

Attendu qu'il est établi par les conclusions de la ville de Caen, consignées au procès-verbal, que l'offre de la somme de 27.000 francs faite par elle au demandeur par l'exploit du 12 février 1884, pour l'indemnité applicable aux terrains dont il était propriétaire, a été maintenue devant le jury avec cette affectation exclusive ; qu'une autre somme lui a été aussi offerte pour l'indemnité afférente aux parcelles dont il était simplement locataire ; que deux questions séparées ont été posées aux jurés sur ces deux chefs d'indemnité ; qu'il y a été statué par deux décisions distinctes, et qu'il a été par là satisfait à toutes les prescriptions de la loi ;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 118)

[23 mars 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — 1° Jury. — Récusation. — 2° Chemins vicinaux. — Jury. — Magistrat directeur. — Délibération. — (Sieur Davin.)

1° *Le demandeur en cassation ne peut exciper d'un prétendu défaut de consentement à la jonction de son affaire avec celle concernant un second exproprié, si, après avoir, d'accord avec*

ce dernier, récusé le même juré, ledit demandeur a discuté les offres sans faire aucune réserve contre la jonction des deux causes.

2° *En matière d'expropriation pour l'ouverture et le redressement d'un chemin vicinal, le magistrat directeur doit non seulement être présent, mais encore concourir à la délibération du jury et attester par sa signature sur la minute la régularité de cette délibération.*

ARRÊT

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Attendu qu'il résulte du procès-verbal de l'espèce que le magistrat directeur ayant fait appeler « l'affaire de la commune de Chabottes contre les sieurs Davin et Faure », et averti les parties qu'il allait être procédé aux récusations, les sieurs Davin et Faure ont déclaré, d'un commun accord, qu'ils récusaient le même juré; qu'un jury unique ayant été ainsi constitué pour l'examen de l'une et de l'autre cause, le sieur Davin a discuté les offres de l'administration expropriante et fait l'exposé de ses prétentions, sans protester, ni faire aucunes réserves contre la jonction de son affaire avec celle concernant le sieur Faure;

Attendu que, dans ces circonstances, le demandeur en cassation ne saurait exciper d'un prétendu défaut de consentement de sa part à l'emploi d'un mode de procéder auquel il ne s'est opposé à aucun moment de l'instruction de l'affaire,

Rejette ce moyen;

Mais sur le deuxième moyen :

Vu l'article 16 de la loi du 21 mai 1836;

Attendu qu'aux termes de cet article, lorsqu'il s'agit de régler les indemnités dues à raison d'expropriation pour l'ouverture et le redressement d'un chemin vicinal, le jury spécial chargé de ce règlement et composé de quatre jurés doit être présidé et dirigé par un magistrat ayant voix délibérative en cas de partage; ce qui implique pour ce magistrat l'obligation de concourir à la délibération;

Attendu qu'il ne suffit pas que ce magistrat soit présent à la délibération, mais que la régularité de cette délibération doit être attestée par sa signature sur la minute de la décision du jury;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal des opérations de l'espèce, auquel a été annexée la décision du jury qui fixe l'indemnité allouée au demandeur en cassation, que cette décision

n'a été signée que par les quatre jurés; qu'à défaut d'avoir été revêtue la signature du magistrat directeur, ladite décision est viciée de nullité :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin d'examiner le troisième moyen du pourvoi, donnant défaut contre la commune défenderesse,

Casse, etc.

(N° 119)

[23 mars 1887]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Clause de non-garantie. — Preuve. — (Sieur Lasserre et autres.)

Lorsqu'une marchandise a voyagé aux conditions d'un tarif spécial, portant que le voiturier ne répond pas des déchets et avaries de route, en cas de pertes pour justifier la condamnation du transporteur, les juges doivent affirmer la faute de ce dernier et énoncer les circonstances de fait constitutives d'une faute.

ARRÊT

La Cour,

. . . .

Sur le deuxième moyen du pourvoi :

Vu l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, aux termes duquel « les jugements qui ne contiennent pas les motifs sont déclarés nuls »;

Attendu que, sur l'action du sieur Lasserre tendant à faire condammer la compagnie de Paris à Orléans au payement de la valeur des manquants constatés sur vingt fûts de vin expédiés à l'adresse dudit sieur Lasserre, la compagnie du Midi, appelée en garantie par celle d'Orléans, a opposé que les marchandises de l'espèce avaient, sur son réseau, voyagé aux conditions du tarif spécial P n° 8, aux termes duquel « la compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route »; clause dont l'effet était de l'exonérer de toute responsabilité, à moins qu'un fait précis constitutif d'une faute ne fût établi à sa charge;

Attendu que, sans relever aucun fait de cette nature légalement imputable à la compagnie du Midi et sans même s'expliquer sur l'application à la cause du tarif spécial formellement invoqué devant lui, le tribunal de commerce de Périgueux a néanmoins

déclaré la demanderesse en cassation responsable des manquants reconnus et l'a condamnée, comme garantie de la compagnie d'Orléans, au payement des condamnations prononcées de ce chef au profit du sieur Lasserre;

Qu'en statuant ainsi, le jugement attaqué a violé l'article 7 précité;

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le premier moyen du pourvoi, donnant défaut contre les défendeurs,

Casse, etc.

(N° 120)

[23 mars 1887]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Magasinage. — (Sieur Saffrey.)

Lorsque les règlements n'imposent à une compagnie de chemins de fer, pour rendre exigible le droit de magasinage, d'autres conditions que l'envoi d'une lettre d'avis, le destinataire ne peut être exonéré des droits de magasinage par le motif que les marchandises auraient été déposées dans un endroit découvert et auraient souffert de l'humidité.

ARRÊT

La Cour,

. . . .

Sur l'unique moyen :

Vu l'article 16 des tarifs à petite vitessse de la compagnie d'Orléans à Châlons, ainsi conçu :

« Il est perçu pour le magasinage des marchandises adressées en gare et qui ne sont pas immédiatement enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par la compagnie au destinataire, les droits suivants... »;

Attendu que les termes de cet article sont absolus; qu'ils ne comportent aucune exception et n'imposent aux compagnies, pour que le droit de magasinage soit exigible, d'autres conditions que celles qui y seront formellement exprimées;

Attendu néanmoins que le jugement attaqué, pour exonérer le

sieur Saffrey desdits droits de magasinage, s'est fondé sur ce que le charbon expédié avait été déposé dans un endroit découvert et avait souffert de l'humidité; que la nature de cette marchandise exigeait, pour qu'une demande de frais de magasinage fut justifiée, que le charbon eût été réellement déposé dans un magasin et non abandonné sur le quai découvert de la gare; qu'en le décidant ainsi, il a violé les dispositions du tarif susvisées;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 121)

[29 mars 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — 1° Jury. — Récusation. — 2° Indemnité. — Demandes distinctes. — (Époux Duphénieux.)

1° *En matière d'expropriation, lorsque l'une et l'autre des parties ont déclaré ne point vouloir user de leur droit de récusation, il n'importe que le procès-verbal ne mentionne pas un avertissement préalable du juge.*

2° *Lorsque la demande d'indemnité comprend plusieurs éléments distincts, le jury doit, à peine de nullité, indiquer si l'indemnité allouée comprend tous les éléments de la demande.*

ARRÊT

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre la commune de Ver et le préfet du Calvados, et statuant sur le troisième moyen tiré du défaut d'avertissement du droit de récusation;

Attendu que, si le magistrat directeur doit avertir les parties du droit de récusation péremptoire que la loi leur accorde, le défaut d'avertissement ne saurait constituer un grief, si celui qui l'invoque a, en fait, exercé le droit dont il se plaint d'avoir été privé;

Attendu que, dans l'espèce, le procès-verbal des opérations du jury ne mentionne, il est vrai, aucun avertissement du juge relatif au droit de récusation, mais qu'il constate en même temps que l'une et l'autre des parties a déclaré ne point vouloir user de son droit de récusation péremptoire; que cette déclaration,

en présence de la disposition de la loi qui n'autorise qu'une récusation péremptoire, suffit pour établir que la loi a été observée en cette partie;

Qu'il suit de là que l'article 16 de la loi du 21 mai 1836 n'a pas été violé,

Rejette ce moyen;

Mais sur le deuxième moyen du pourvoi tiré de ce que le jury n'a pas statué sur tous les chefs des conclusions :

Vu l'article 38 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que la demande d'indemnité présentée par les époux Duphénieux dans leurs conclusions prises devant le jury et annexées, pièce vingt-quatrième, au procès-verbal, comprenait deux éléments, savoir : 1° la valeur des parcelles expropriées; 2° le supplément de 10 p. 100 formant un chef spécial en raison du remploi que nécessitait le régime dotal auquel était soumis le terrain litigieux;

Que le jury s'étant borné à allouer aux époux Duphénieux une indemnité afférente à la valeur de chacune des parcelles, il n'est pas possible d'affirmer qu'il a compris les 10 p. 100 dans la somme attribuée par lui aux expropriés, ou qu'il a repoussé ce chef de demande, sur lequel il ne s'est point expliqué;

Qu'en statuant ainsi il a violé les dispositions de l'article 38 susvisé;

Par ces motifs et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le premier moyen, casse, etc.

(N° 122)

[25 avril 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Héritiers du propriétaire. — Significations. — (Veuve Hocbocq.)

Lorsque, sur la signification du jugement à eux faite collectivement, les héritiers du propriétaire se sont fait connaître, il doit leur être fait individuellement notification des offres ou autres actes de procédure prescrits par la loi. Les nullités résultant des irrégularités commises de ce chef ne peuvent être couvertes par la présence devant le jury des intéressés qui n'y ont comparu que sous réserve de se prévaloir de ces moyens de nullité.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Vu les articles 5, 15, 23 et 37 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que, lorsque, sur la notification à eux faite collectivement, les héritiers du propriétaire inscrit à la matrice des rôles se sont fait connaître, les offres, ainsi que tous autres actes de procédure prescrits par la loi du 3 mai 1841, doivent être notifiées à chacun d'eux au domicile élu dans l'arrondissement de la situation des biens expropriés et, à défaut d'élection de domicile, en double copie au maire et au fermier, locataire, régisseur ou gardien desdits biens;

Attendu qu'en réponse à la signification aux héritiers du sieur Charles-Henri Hocbocq du jugement d'expropriation du 28 juillet 1886, la dame veuve Hocbocq, demeurant et domiciliée à La Rochelle, rue Réaumur, a, par exploit du 3 septembre suivant, fait connaître à l'administration que la parcelle expropriée appartenait, savoir : à ladite dame, pour 1/8 en pleine propriété et 7/8 en usufruit, et pour 7/8 en nue propriété à sa fille, la dame Marie-Gabrielle Hocbocq, épouse du sieur Bruas, avocat, demeurant à Cholet : que, nonobstant la teneur de cette signification, la notification des offres de l'administration a été faite à La Rochelle, rue Réaumur, non seulement à la dame veuve Hocbocq, mais encore à la dame Bruas, qui est domiciliée à Cholet, avec son mari, et n'a point élu domicile à La Rochelle;

Qu'en outre, la convocation à comparaître devant le jury n'a point été faite à la dame Bruas à Cholet, mais par simple copie délivrée au maire de La Rochelle, et qu'aucune citation n'a été donnée au sieur Bruas;

Attendu, d'ailleurs, que les nullités résultant des irrégularités ainsi relevées, tant dans la notification des offres que dans la citation, n'ont pu être couvertes par la présence devant le jury des époux Bruas, lesquels n'ont comparu que sous les réserves les plus expresses, de faire valoir de ce chef tous les moyens de nullité contre la décision qui interviendrait;

D'où il suit que la décision rendue, dans ces conditions, en violation des articles précités de la loi du 3 mai 1841, a encouru la cassation aux termes de l'article 42 de la même loi :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi,

Casse, etc.

(N° 123)

[25 avril 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité. — Fixation. — (Sieur Canaud.)

Lorsqu'en réponse à l'offre d'une indemnité totale pour l'expropriation de deux parcelles d'un immeuble, l'exproprié, après avoir énuméré par ses conclusions devant le jury les divers chefs de sa demande, y a ajouté une certaine somme « pour imprévus », le jury peut néanmoins réunir dans une somme unique les divers éléments d'indemnité afférents à chacune des parcelles expropriées.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi, pris de la violation de l'article 38 de la loi du 3 mai 1841 :

Attendu qu'il résulte des documents de la cause qu'en réponse à l'offre d'une indemnité totale de 9.410 francs pour l'expropriation de deux parcelles d'un immeuble avec magasins, lui appartenant, à La Rochelle, le sieur Canaud a, par acte signifié à l'administration, le 25 septembre 1886, réclamé une somme totale de 56.500 francs « pour la valeur du terrain exproprié et le préjudice que lui cause l'expropriation »; que si, par ses conclusions devant le jury, le sieur Canaud a énuméré en détail et pour chaque emprise les divers chefs de sa demande, en y ajoutant une somme de 3.000 francs « pour imprévus », cette circonstance ne faisait point obstacle à ce que le jury pût, ainsi qu'il l'a fait dans la cause, réunir dans une somme unique les divers éléments d'indemnité afférents à chacune des parcelles expropriées;

Que, par suite, en allouant deux indemnités totales, l'une de 6.000 francs pour le premier magasin et l'autre de 4.000 francs pour le second, en tout 10.000 francs, la décision attaquée n'a violé aucune disposition de loi :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 124)

[26 avril 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury spécial. — Nombre des jurés. — (Sieurs Leveau-Vallée.)

Le jury spécial formé sur une liste qui ne comprend pas le nombre de noms fixé par la loi est nécessairement vicié dans sa composition.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Et après en avoir immédiatement délibéré conformément à la loi;

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu les articles 29, 30 et 42 de la loi du 3 mai 1841 et l'article unique du décret du 17 août 1881 ;

Attendu que le choix du jury spécial appelé à régler les indemnités dues en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique doit, aux termes de l'article 30 de la loi du 3 mai 1841, être fait par la Cour ou par le tribunal sur une liste dressée par le conseil général pour chaque arrondissement et dont les formes et la composition sont déterminées par l'article 29 de la même loi;

Attendu que le nombre des personnes portées sur cette liste est rigoureusement fixé par la loi; qu'il ne peut être réduit ni dépassé sans que les conditions du choix fait par l'autorité judiciaire en soient essentiellement modifiées, et que, dès lors, le jury spécial, choisi sur une liste qui ne contient pas le nombre de noms fixé légalement, est nécessairement vicié dans sa composition;

Attendu que les prescriptions combinées des articles 29 et 30, comme toutes celles qui touchent à la constitution des jurdictions, sont substantielles et d'ordre public, et que le moyen tiré de leur violation peut être invoqué pour la première fois devant la Cour de cassation;

Attendu que la loi du 3 juillet 1880 a autorisé, dans certains cas, l'augmentation, par des décrets rendus en conseil d'État, du nombre des personnes à désigner annuellement par le con-

seil général, conformément à l'article 29 précité, sans que ce nombre puisse dépasser 144, et qu'un décret rendu, le 17 août 1881, par application de cette loi, a fixé à 144, pour l'arrondissement de Rouen, le nombre des personnes parmi lesquelles sont choisis les membres du jury spécial chargé de régler les indemnités d'expropriation ;

Attendu qu'il résulte d'un extrait, certifié conforme, du registre des délibérations du conseil général de la Seine-Inférieure, dans sa séance du 27 août 1886, que, sur la liste générale, dressée pour l'arrondissement de Rouen, figure, à deux fois, sous les n°s 3 et 5 du cinquième canton, le nom du sieur Duboc (Louis-Charles), horticulteur, rue Verte, n° 68, et que, par suite de la répétition du nom de cette même personne, la liste générale sur laquelle ont été pris les jurés qui ont réglé l'indemnité allouée aux consorts Laveau-Vallée, demandeurs en cassation, ne contient réellement que 143 noms ;

D'où il résulte que la décision attaquée a été rendue par un jury formé en contravention à l'article 30, § 1er, lequel est compris par l'article 42 susvisé parmi ceux dont la violation donne ouverture à cassation :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 125)

[27 avril 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité. — Dommage futur. — Servitudes militaires. — (Veuve Capriol de Saint-Hilaire et autres.)

Le jury ne peut statuer sur une demande d'indemnité appuyée sur le préjudice qui résulterait pour l'exproprié de la création de servitudes militaires sur le terrain qu'il conserve, quand d'ailleurs l'administration expropriante a conclu au rejet de toute demande de cette nature. Il doit se borner à déterminer une indemnité éventuelle ou hypothétique, sans s'arrêter à la contestation sur laquelle les parties doivent être renvoyées à se pourvoir devant qui de droit.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu les articles 39 et 49 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'en attribuant au jury d'expropriation une compétence spéciale et exceptionnelle pour fixer le montant de l'indemnité due aux parties expropriées, la loi lui a formellement refusé le pouvoir de statuer sur les contestations d'une autre nature qui se présentent devant lui ;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal des opérations de l'espèce que l'avocat de l'administration expropriante, après avoir exposé devant le jury les offres faites au nom de l'État à la dame veuve de Saint-Hilaire, aux sieurs Fourcade et Drogart, pour l'expropriation des terrains nécessaires à la construction d'une batterie au « Serrat d'en Vaquer », a conclu contre eux au rejet de toute autre demande d'indemnité et que les expropriés, par leurs conclusions prises et développées, ont demandé au jury, indépendamment de la somme représentant la valeur des emprises, l'allocation d'une indemnité pour toute la surface de terrain de leurs propriétés qui sera comprise dans la zone des servitudes militaires à établir autour de la batterie ;

Attendu que ces conclusions respectives soulevaient entre les parties un litige sur le principe même du droit à indemnité, relativement aux servitudes militaires ; que, par suite, le jury ne pouvait statuer sur une difficulté de cette nature, étrangère à la fixation du montant de l'indemnité, et qu'aux termes des articles 39 et 49 précités, il devait se borner à déterminer une indemnité éventuelle ou hypothétique, sans s'arrêter à la contestation sur laquelle les parties devaient être renvoyées à se pourvoir devant qui de droit ;

Attendu, cependant, que le jury de Perpignan, par la décision attaquée, a alloué, à titre définitif, à chacun des défendeurs à la cassation, indépendamment des sommes dues pour les parcelles expropriées, une indemnité pour toute la surface de terrain comprise dans la zone des « servitudes » ; qu'en statuant ainsi, il a excédé les bornes de sa compétence et violé les articles 39 et 49 susvisés de la loi du 3 mai 1841 :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 126)

[8 juin 1887]

Chemins vicinaux. — Arrêtés de reconnaissance. — Effets. — Régularité. — Indication des limites. — (Sieur Frécault.)

Les arrêtés préfectoraux portant reconnaissance d'un chemin comme chemin vicinal ne produisent les effets que l'article 15 *de la loi du* 21 *mai* 1836 *a déterminés, qu'à la condition d'être réguliers. Une des conditions de cette régularité est qu'ils fixent avec précision les limites que le chemin doit avoir au droit des propriétés le long desquelles il passe. Si l'arrêté se borne à dire que le chemin aura une largeur de* 6 *à* 10 *mètres, sans indiquer la largeur précise qu'il devra avoir en chaque endroit de son tracé, l'arrêté ne peut produire aucun effet, notamment il n'entraîne pas l'expropriation.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique :

Vu l'article 15 de la loi du 21 mai 1836, ainsi conçu : « Les arrêtés du préfet portant reconnaissance et fixation de la largeur d'un chemin vicinal attribuent définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'ils déterminent »;

Attendu qu'il résulte des dispositions de cet article que les arrêtés préfectoraux portant reconnaissance d'un chemin vicinal ne peuvent produire les effets qu'elles déterminent qu'autant que ces arrêtés ont été régulièrement pris, et que l'une des conditions de leur régularité est qu'ils ne se bornent pas à fixer la direction et la largeur du chemin, mais qu'ils indiquent avec précision ses limites par rapport à chacune des propriétés riveraines;

Attendu que, des constatations de l'arrêt attaqué, il ressort que l'arrêté du 16 septembre 1834, qui a classé le chemin dit du Marais comme chemin vicinal, a seulement énoncé que ce chemin aurait une largeur de 20 à 40 pieds, sans faire connaître dans quelle mesure exacte la largeur en serait fixée le long des propriétés du demandeur en cassation; que l'irrégularité dont l'arrêté était ainsi entaché l'empêchait de produire; aucun effet légal, même à partir de la promulgation de la loi du 21 mai 1836;

D'où il suit que l'arrêt attaqué, en admettant que l'arrêté du 16 septembre 1834 avait pu entraîner l'expropriation dont parle l'article 15 de la loi du 21 mai 1836, a manifestement violé cet article :

Par ces motifs, casse et annule, etc.

(N° 127)

[15 juin 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Plan parcellaire. — Modifications. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Vernier.)

En matière d'expropriation, quand le décret d'utilité publique détermine d'une manière expresse et formelle, d'après le plan y annexé, les parcelles de terrain sur lesquels les travaux doivent avoir lieu, il n'appartient pas à l'autorité chargée de l'exécution du décret d'apporter aucune modification audit plan.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le deuxième moyen du pourvoi,

Et d'abord, en ce qui touche la recevabilité du moyen :

Attendu que le recours en cassation régulièrement formé par le sieur Vernier le 26 mars 1886 contre le jugement d'expropriation du 11 du même mois, rendait superflues toutes réserves que le demandeur aurait pu faire à cet égard devant le jury,

Rejette la fin de non recevoir, et statuant au fond :

Vu l'article 2 de la loi du 3 mai 1841, aux termes duquel les tribunaux ne peuvent prononcer l'expropriation qu'autant que l'utilité en a été constatée et déclarée dans les formes prescrites par cette loi et dont ils doivent vérifier l'accomplissement;

Attendu, en fait, que le décret du 26 février 1883, qui a déclaré d'utilité publique l'élargissement de la rue Dijonnaise, à Fixin, a autorisé à cet effet l'occupation des terrains bâtis ou clos de murs, appartenant au sieur Vernier et compris dans le tracé indiqué par des traits bleus sur le plan dressé le 10 mai 1882 et annexé audit décret;

Que nonobstant cette désignation précise des immeubles à acquérir, l'administration expropriante, estimant que le plan dont

s'agit était incomplet, a prescrit l'établissement d'un nouveau plan, lequel, dressé le 12 novembre 1885, a servi de base à la désignation des parcelles déclarées cessibles par arrêté du 20 février 1886, et dont l'expropriation a été prononcée au vu de cet arrêté, par le jugement attaqué du 11 mars suivant;

Attendu que, dans l'espèce, le décret d'utilité publique ayant approuvé le projet d'élargissement de la rue Dijonnaise, tel qu'il est indiqué au plan y annexé et ayant déterminé, d'après le plan, d'une manière expresse et formelle, les parcelles de terrain sur lesquelles les travaux doivent avoir lieu, il n'appartenait pas à l'autorité chargée de l'exécution du décret d'apporter aucune modification audit plan; et que, par suite, en prononçant dans les conditions prérappelées l'expropriation des portions d'immeubles appartenant au demandeur en cassation, le jugement attaqué a violé par fausse application l'article 2 ci-dessus visé :

Par ces motifs, casse, etc.

PERSONNEL

(N° 128)

Mai 1888

I. — INGÉNIEURS.

1° HONORARIAT.

Décret du 22 mai. — M. **Ruaulx de la Tribonnière**, Ingénieur en Chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 3 janvier 1888, prend le titre d'Inspecteur Général honoraire des Ponts et Chaussées.

2° PROMOTION.

Décret du 30 avril. — M. **Bertin** (Auguste), Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Inspecteur Général de 1re classe pour prendre rang à dater du 1er mai 1888.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 8 mai. — M. **Clavel**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Bordeaux, à divers services de navigation et de chemins de fer, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Gironde, pour remplir les fonctions d'Agent voyer en Chef de ce département.

M. **Clavel** sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 7 mai. — M. **Picard** (Joseph), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Honfleur, aux service ordinaire et maritime du département du Calvados, est mis, sur sa

demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur de la voie.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. Bertin (Aug.), Inspecteur Général de 1re classe.	1er mai 1888

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Durand-Claye (Alfred), Ingénieur en Chef de 2e classe	27 avril 1888
M. Jordan, Ingénieur en chef de 1re classe en retraite	5 mai 1888

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 20 avril. — Les services de construction des chemins de fer ci-après désignés sont supprimés, savoir :

Arlanc à Darsac. Section de la ligne d'Ambert à Darsac	**M Nicou**, Ingénieur en Chef à Saint-Étienne.
La Mure à Paray-le-Monial. Section de la ligne de Lozanne à Paray-le-Monial	**M. Girardon**, Ingénieur en Chef à Lyon.
Langogne au Puy	**M. Revol**, Ingénieur en Chef au Puy.
Carantan à la Haye-du-Puits. Section de la ligne de Carentan à Carteret	**M. Gouton**, Ingénieur en Chef à Cherbourg.
Fougères à Saint-Hilaire. Section de la ligne de Fougères à Vire Mortain. — Embranchement à Domfront. Section de la ligne d'Avranches à Domfront.	**M. Rigaux**, Ingénieur en Chef à Alençon.

Cette disposition aura son effet à dater du 1er mai 1888.

Les archives des services ci-dessus désignés seront conservées par les Ingénieurs en Chef qui sont actuellement chargés desdits services.

Arrêté du 24 avril. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Saint-Louis-du-Rhône et de leurs embranchements jusqu'aux barrières établies à la limite des clôtures de la gare du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis, est or-

ganisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Ingénieur en Chef du Contrôle :

M. **Guérard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé à la résidence de Marseille, du service maritime du département des Bouches-du-Rhône.

Contrôle commercial :

M. **d'Ivernois**, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.

M. **David**, *Idem.*

M. **Marcel**, Inspecteur particulier des chemins de fer, à Marseille.

Contrôle technique :

M. **Robert**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Marseille.

Surveillance commerciale :

M. **Castanier**, Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, à Arles.

Police :

M. **Allet**, Maître de port à Saint-Louis-du-Rhône.

MM. **Roseron**, Conducteur des Ponts et Chaussées, **Bouissin** et **Beauchamp**, agents secondaires, attachés au service maritime du département des Bouches-du-Rhône, seront attachés en outre au Contrôle de l'exploitation des voies ferrées et embranchements maritimes du port de Saint-Louis-du-Rhône.

Arrêté du 4 mai. — Le service de la construction du chemin de fer d'Esternay à Romilly (M. **Demouy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Les Ingénieurs de la construction restent d'ailleurs chargés du règlement des dépenses résultant de l'établissement à deux voies des fondations des ouvrages d'art.

Arrêté du 5 mai. — Le service hydraulique de l'arrondissement de Bellac (Haute-Vienne) est rattaché aux attributions de l'Ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Limoges.

Arrêté du 7 mai. — M. **Massenet**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Rodez, au service ordinaire du département de l'Aveyron, est chargé, à la résidence de Honfleur, de l'arrondissement du Nord-Est du service ordinaire et maritime du département du Calvados, en remplacement de M. **Picard**, mis en congé renouvelable.

Arrêté du 8 mai. — M. **Lechatelier**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, réunit à ses attributions actuelles les fonctions de Secrétaire de la Commission de Formules et de la Commission des Frais fixes.

L'arrêté du 29 mars 1888 qui attribuait ces fonctions à M. **Lavollée**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est rapporté.

Idem. — M. **Sentilhes**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Mayenne, au service ordinaire du département de la Mayenne et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Rigaux**, passe, à la résidence de Bordeaux, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Clavel**, mis en service détaché, savoir :

1° Service maritime du département de la Gironde — 1er arrondissement;

2° Navigation de la Garonne — 4e arrondissement;

3° Études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Garonne;

4° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Salva** — 1er arrondissement (Lignes de Marcenais à Libourne et de Moulis à Lamarque).

Arrêté du 22 mai. — M. **Février**, Ingénieur ordinaire de 3e classe disponible, est chargé, à la résidence de Châteauroux, de l'arrondissement du Sud-Est du service ordinaire du département de l'Indre, en remplacement de M. **Pérard**, Ingénieur ordinaire de 2e classe qui reste exclusivement chargé du 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Faure**.

La résidence de M. **Pérard** reste définitivement fixée à Châteauroux.

Décision du 23 mai. — M. **Hurel** (Henri), Conducteur de 2e classe, est désigné pour assurer l'intérim de l'arrondissement du Centre du service ordinaire du département de l'Aveyron, en remplacement de M. **Massenet**.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

18 *mai*. — M. **Colonna de Lega** (Jean), Concours de 1882 — n° 221, Corse, service ordinaire.

Idem. — M. **Bonin** (Victor), Concours de 1882 — n° 32, Nièvre, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne.

2° AVANCEMENT.

4 *mai*. — M. **Porcher** (Adolphe), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 4e section de la navigation de la Seine, est élevé à la 1re classe de son grade.

3° CONGÉ.

4 *mai*. — M. **Hoguet** (Joseph), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, est mis en congé sans traitement, en attendant que la situation des cadres permette de le remettre en activité.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

4 *mai*. — M. **Monnier** (Charles), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de l'entretien, à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

12 *mai*. — M. **Aulagnier** (Augustin), Conducteur de 2e classe, en congé sans traitement pour raisons de santé, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions d'Architecte-voyer de la ville d'Issingeaux.

5° DISPONIBILITÉ.

5 *mai*. — M. **Traxler** (Ernest), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Marne, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Cabanne** (Léon), Conducteur de 4e classe, en congé	6 avril 1888
M. **Coharde** (Joseph), Conducteur de 4e classe, en congé	22 avril 1888

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Georges** (Jean), Conducteur de 3e classe, en congé	30 oct. 1886
M. **Lebourdais** (Émile), Conducteur de 2e classe, en disponibilité	13 mars 1888
M. **Juppin** (Adolphe), Conducteur principal, Mayenne, service ordinaire	29 mars 1888

8° DÉCISIONS DIVERSES.

20 *avril*. — M. **Tastet** (Isidore), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze à Riscle, passe dans le département des Landes, même service.

24 *avril*. — M. **Roseron** (Marius), Conducteur de 2e classe, attaché au service maritime du département des Bouches-du-Rhône, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Saint-Louis-du-Rhône et de leurs embranchements.

4 *mai*. — M. **Blin** (Berthold), Conducteur de 4e classe en congé sans traitement pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service maritime du département de la Charente-Inférieure.

5 *mai*. — M. **Rapinet** (Pierre), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ariège, passe au service ordinaire du département de la Haute-Vienne.

8 *mai*. — Est rapporté l'arrêté du 17 mars 1888, par lequel M. **Lambert** (Jules), Conducteur de 2e classe, a été chargé d'une mission d'études dans le service des travaux du port du Havre.

M. **Lambert** remplira cette mission dans le service du Contrôle

des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'Est où il est actuellement attaché, à la résidence de Paris.

8 *mai.* — M. **Burdallet** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Vindrac, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, même département.

Idem. — M. **Dantec** (Pierre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournon-Saint-Martin à La Châtre, passe dans le département de la Haute-Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche.

Idem. — M. **Dubéarnès** (Félix), Conducteur de 3e classe attaché au service maritime du département des Basses-Pyrénées, passe au service maritime du département des Landes.

Idem. — M. **Junca** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service maritime du département des Landes, passe au service maritime du département des Basses-Pyrénées.

Idem. — M. **Sandré** (Édouard), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Romorantin à Blois, passe au service ordinaire du même département.

12 *mai.* — Est rapporté l'arrêté du 18 février 1888, par lequel M. **Courtois** (Henri), candidat déclaré admissible à l'emploi de Conducteur à la suite du concours de 1882, a été nommé Conducteur de 4e classe dans le service ordinaire du département de Seine-et-Marne.

Idem. — Est rapporté l'arrêté du 18 février 1888, par lequel M. **Langlois** (Camille), candidat déclaré admissible à l'emploi de Conducteur à la suite du Concours 1882, a été nommé Conducteur de 4e classe dans le service ordinaire du département de Seine-et-Marne.

Idem. — M. **Cadiat** (Louis), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du bureau de l'Ingénieur en Chef du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'État, passe dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Marne.

Idem. — M. **Beauhaire** (Édouard), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, passe dans le département de la Seine, au service du bureau de l'Ingénieur en Chef du Contrôle de l'Exploitation technique des chemins de fer de l'État.

18 *mai.* — M. **Escande** (Joël), Conducteur de 4ᵉ classe attaché au service ordinaire du département du Tarn, passe dans le département de la Gironde, au service de la navigation de la Garonne.

Idem. — M. **Grosjean** (Gustave), Conducteur de 2ᵉ classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, passe dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot.

Idem. — M. **Roques** (Pierre), Conducteur de 4ᵉ classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Beaumont-de-Lomagne à Gimont, passe au service ordinaire du département du Lot.

Idem. — M. **Ruault** (Frédéric), Conducteur de 4ᵉ classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et remis à la disposition de l'Administration par le Directeur de cette Compagnie, est attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais.

Idem. — M. **Gany** (Léon), Conducteur de 3ᵉ classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est et remis à la disposition de l'Administration par le Directeur de cette Compagnie, est attaché au service ordinaire du département de la Marne.

Idem. — MM. **Bossuat** (Armand), Conducteur de 1ʳᵉ classe et **Lautier** (Auguste), Conducteur de 3ᵉ classe attachés, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne, passent dans le département du Cher, même service.

Idem. — M. **Renard** (Jules), Conducteur de 2ᵉ classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Triguères à Clamecy, passe dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne.

Idem. — M. **Mercier** (Edmond), Conducteur de 2ᵉ classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Avallon à Nuits-sous-Ravière, passe dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne.

Idem. — MM. **Prégermain** (Alphonse) et **Bilbaut** (Louis), Conducteurs de 4ᵉ classe attachés, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Tamnay à Château-Chinon, passent dans le département du Cher, au service

des études et travanx du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne.

18 *mai*. — **M. Viguier** (Jules), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne, passe dans le département de la Nièvre, même service.

Idem. — M. **Richard** (Charles), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Loiret, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Gien, passe dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne.

III. — ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

1° CLASSEMENT DES ÉLÈVES INGÉNIEURS PAR ORDRE DE MÉRITE (ARRÊTÉ LE 8 JUIN 1888.

PREMIÈRE CLASSE (*Hors concours*)	DEUXIÈME CLASSE	TROISIÈME CLASSE
MM.	MM.	MM.
1. Blondel.	1. Dubois (Paul).	1. Godron.
2. de Joly.	2. Boulle.	2. Javary.
3. Dubois (Auguste).	3. Guibert.	3. Caldaguès.
4. Buffet.	4. Dagallier.	4. Mascart.
5. Naudé.	5. Perrier (Louis).	5. Viallefond.
6. Aroles.	6. Godard.	6. Cordier.
7. Margot.	7. David.	7. Constantin.
8. Claise.	8. Picard.	8. Maillet (Georges).
9. Huet.	9. Caboche.	9. Van Blarenberghe.
10. Herrmann.	10 Mahieu.	*Élève qui ne pourra être classé qu'après avoir satisfait aux dispositions réglementaires.*
11. Wiart.	11. Pigeaud.	
12. Domergue.	12. Noirot.	
13. Couvreux.	13. Auric.	
14. Kauffmann.	14. Maillet (Edmond).	M. Pendaries.
15. Dreyfuss.	15. Boisnier.	
16. Malterre.	16. Desbos.	*Pour cause de maladie, les examens de cet élève sont ajournés au mois d'octobre prochain.*
M. Comte, *en congé pendant une grande partie de la session, suivra à la rentrée prochaine les cours de la 1re classe.*	M. Château, *en congé pendant toute la session, suivra à la rentrée prochaine les cours de la 2e classe.*	

2° RELEVÉ DES PRIX ET ACCESSITS.

Première classe.

ARCHITECTURE — *Projet d'une gare de chemin de fer*	CONSTRUCTION — *Projet d'un viaduc métallique*	CONSTRUCTION — *Projet d'un mur de réservoir*	CONSTRUCTION — *Projet d'une écluse à sas dans un port à marée*	MACHINES à vapeur — *Avant-projet d'une usine pour distribution d'eau sous pression*	COMPOSITIONS littéraires	LANGUES ÉTRANGÈRES — Allemand	LANGUES ÉTRANGÈRES — Anglais
Dubois (Aug.), 1er p. de Joly, 2e p. Blondel, 2e p. Aroles, 2e acc. Claise, 2e acc. Wiart, 2e acc.	de Joly, 1er p. Blondel, 1er p. Dubois (Aug.), 2e p. Aroles, 1er acc. Huet, 2e acc.	Blondel, 1er pr. Claise, 2e pr. Margot, 1er acc. Buffet, 2e acc.	Blondel, 1er pr. de Joly, 2e pr. Claise, 1er acc. Huet, 1er acc.	de Joly, 1er pr. Margot, 2e pr. Dubois, acc.	de Joly, 1er pr. Blondel, 2e pr. Aroles, 2e pr. Dubois (Auguste), 1er acc. Huet, 2e acc.	Dreyfuss, 1er pr. Margot, 2e pr. Blondel, 1er acc. de Joly, 2e acc.	Blondel, 1er pr. Buffet, 1er pr.

Deuxième classe.

ARCHITECTURE — *Projet d'une bibliothèque publique*	CONSTRUCTION — *Projet d'un pont viaduc en maçonnerie*	CONSTRUCTION — *Projet d'un barrage mobile*	MÉCANIQUE — *Projets : Grue tournante, Étude d'écoulement dans un canal découvert*	HYDRAULIQUE agricole — *Projet d'amélioration foncière d'un terrain*	COMPOSITIONS littéraires	CROQUIS et levers de machines	LANGUES ÉTRANGÈRES — Allemand	LANGUES ÉTRANGÈRES — Anglais
Dubois (P.), 1er p. Boulle, 2e p. Perriers (L.), 2e p. Guibert, acc. Dagallier, acc.	Dubois (Paul), 2e pr. Perrier (Louis), 1er acc. Godard, 2e acc.	Dubois (Paul), 2e pr. Boulle, acc. Perrier (Louis), acc.	Boulle, 1er pr. Dagallier, 2e pr. Dubois (P.), 1er acc. Maillet (Edmond), 2e acc.	Boulle, 1er pr. Perrier (Louis), 2e pr. Dubois (Paul), 1er acc.	»	Dubois (P.), 1er p. Boulle, 2e p. Godard, 1er acc. Caboche, 1er acc. Dagallier, 2e acc.	Maillet (Edmond), 1er pr. Godard, 2e pr. David, 2e pr. Boulle, acc.	Dubois (Paul), 1er pr. David, 1er pr. Picard, 2e pr. Pigeaud, 2e pr.

Troisième classe.

ARCHITECTURE — *Projets : Bâtiment pour la Douane et Phare de 2e ordre*	CONSTRUCTION — *Avant-projet et projet définitif de route*	MÉCANIQUE — *Projets : Charpente métallique et Poutre à 5 travées*	COMPOSITIONS littéraires	CROQUIS et levers de machines	LANGUES ÉTRANGÈRES — Allemand	LANGUES ÉTRANGÈRES — Anglais
Javary, 1er pr. Godron, 1er pr. Caldagués, 2e pr. Cordier, 1er acc.	Godron, 1er pr. Javary, 2e pr. Caldagués, 2e pr. Mascart, 2e pr.	Godron, 1er pr. Caldagués, 2e pr.	Cordier, 2e pr. Godron, acc.	Godron, 1er pr. Javary, 2e pr. Mascart, 2e pr. Caldagués, acc.	van Blarenberghe, 1er pr. Viallefond, 2e pr. Javary, acc.	Viallefond, 1er pr. Pendaries, 2e pr.

DÉCRETS

(N° 129)

[12 juillet 1887]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways de Tours à Vouvray.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, pour le transport des voyageurs et des messageries, d'une ligne de tramways à traction de chevaux ou de locomotives entre Tours et Vouvray, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise ne sont pas accomplies dans un délai de six mois à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — L'État concède la ligne de tramways dont il s'agit au département d'Indre-et-Loire, qui accepte cette concession et sera tenu de pourvoir à l'établissement et à l'exploitation de la ligne suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 16 avril 1883, entre le préfet d'Indre-et-Loire, au nom du département, d'une part, et le sieur *Davenat*, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ladite convention, ainsi que le plan et le cahier des charges mentionnés aux articles 1 et 3 ci-dessus, resteront annexés au présent décret.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Objet de la concession.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges destinée au transport des voyageurs, de leurs bagages et des colis de messageries.

La traction aura lieu par chevaux ou par locomotives à vapeur, ou par moteur mécanique de tout autre système, si l'administration reconnaît que ces moteurs peuvent être employés sans inconvénient pour la circulation ordinaire.

Tracé.

Art. 2. — Cette ligne commencera au droit du dépôt de Saint-Symphorien appartenant à la concession du tramway de la ville de Tours et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Route nationale n° 152, chemin de grande communication n° 46.

Elle se terminera, à la rencontre de ce chemin, avec le chemin vicinal ordinaire n° 8 dans le bourg de Vouvray.

Elle comprendra en outre un embranchement sur la place de l'Hôtel-de-Ville de Tours, pour le stationnement des voitures en dehors de la ligne des tramways de la ville.

Elle empruntera les rails de cette dernière depuis cet embranchement jusqu'au droit du dépôt de Saint-Symphorien.

Cet emprunt aura lieu aux conditions du cahier des charges annexé au décret du 25 juillet 1876, portant concession à la ville des tramways de Tours et à celles énoncées ci-après, savoir :

Observations du paragraphe 1er de l'article 20 du décret réglementaire du 6 août 1881 et des règlements de police et de service qui régissent le tramway de la ville.

Application des conditions du cahier des charges de ce dernier tramway.

Faculté réciproque, pour les voitures du tramway de Tours, de circuler sur l'embranchement à construire place de l'Hôtel-de-Ville.

Le concessionnaire de la ligne de Vouvray ne pourra pas faire le service de voyageur entre deux points quelconques compris dans le parcours de la place de l'Hôtel-de-Ville au droit du dépôt de Saint-Symphorien, c'est-à-dire qu'entre ces deux limites il pourra, dans le cas de la marche vers Vouvray, prendre des voyageurs et non en déposer; et, dans le cas de la marche vers Tours, déposer des voyageurs, mais non en prendre.

Délais d'exécution.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un delai de trois mois, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois, à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation dans le délai d'une année après le commencement des travaux au plus tard.

Largeur de la voie. — Gabarit du matériel roulant.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,44$.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas $1^m,90$, et la largeur du matériel roulant, y compris toute saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieur à $2^m,15$; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de $4^m,20$.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera $1^m,10$.

Alignements et courbes. — Pentes et rampes.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 60 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à $0^m,02$ par mètre.

Les déclivités, etc. (*comme au type*).

Établissement de la voie ferrée.

Art. 6. — Les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillies ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage ou dans un empierrement de $0^m,20$ d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à $0^m,50$ au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ces frais ce pavage ou cet empierrement.

Le concessionnaire pourra établir un empierrement sur les points ou la voie ferrée sera placée en dehors de la chaussée actuelle, mais à toute époque l'administration pourra, si elle le reconnaît nécessaire pour la circulation des voitures ordinaires, prescrire le remplacement de l'empierrement par un pavage exécuté dans les conditions du paragraphe précédent.

La chaussée pavée ou empierrée, etc. (*comme au type*).

Établissement de la voie ferrée. — Parties accessibles aux voitures ordinaires.

Art. 7. — La voie ferrée sera partout accessible aux voitures ordinaires.

Garages.

Art. 8. — Lorsque la voie ferrée sera placée du côté nord de la route nationale n° 152, le concessionnaire devra établir à ses frais, sur le talus, des garages pour dépôts de matériaux d'entretien de la route; ces garages, dont les

dimensions et les dispositions seront arrêtées par le préfet, ne pourront être distants de plus de 50 mètres.

Exécution des travaux.

Art. 9 (*du type*).

Voies.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en fer et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur des longrines et des traverses.

Gares et stations.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf dans les parties en courbe.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Les bureaux pour la livraison et la réception des colis de messagerie seront arrêtés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Entretien.

Art. 12. — L'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage ou l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de $0^m,50$ qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 13 (*du type*).

Nombre minimum des voyages.

Art. 14. — Le nombre minimum des trains pour voyageurs qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, sur la ligne entière, est fixé à huit du 1er novembre au 1er février, dix du 1er février au 1er mai, douze du 1er mai au 1er novembre. Les heures de départ seront arrêtés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire

Limitation de la vitesse et de la longueur des trains.

Art. 15. — Les trains se composeront de trois voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 30 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 16 kilomètres à l'heure.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Durée de la concession.

Art. 16. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autori-

sation et sera de cinquante années, mais le droit de circulation sur les tramways de Tours entre le dépôt de Saint-Symphorien et la place de l'Hôtel-de-Ville de Tours n'aura pas une durée plus longue que celle de la concession faite à la compagnie des tramways de Tours.

Art. 17 à 22 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES ET MARCHANDISES.

Tarif des droits à percevoir.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

1° Par tête et par section.

Voyageurs. — Classe unique.	Une première section.	0f,30
	Chaque section supplémentaire.	0f,10
Enfants	Au-dessous de quatre ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être tenus sur les genoux des personnes qui les accompagnent.	
	Au-dessus de quatre ans, ils payent place entière et ont droit à une place distincte.	

2° A toute distance.

Bagages et messageries. . . .	Les dix premiers kilogrammes.	0f,25
	Chaque fraction de dix kilogrammes en sus de la première.	0f,10

Les prix déterminés ci-dessus s'appliquent pour moitié au péage et pour moitié au transport.

Ils comprennent l'impôt qui peut être dû à l'État, quel que soit cet impôt, actuellement établi ou à établir.

Bagages.

Art. 24. — Tout voyageur pourra transporter gratuitement des paquets susceptibles d'être porté sur les genoux sans gêner les voisins, et dont le poids n'excèdera pas 10 kilogrammes. Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement.

Art. 25 et 26. — (*Voir les art.* 28 *et* 29 *du type.*)

Délai de livraison.

Art. 27. — Les colis de messageries seront expédiés et mis dans les bureaux à la disposition des destinataires le jour même, s'ils ont été déposés avant deux heures de l'après-midi, et le lendemain s'ils ont été déposés après deux heures.

Frais accessoires.

Art. 28. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du tramway, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Camionnage.

Art. 29. — Les tarifs pour le camionnage qui pourront être établis seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois les expéditeurs et destinataires resteront libre de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage des colis de messageries.

Art. 30. — (*Voir l'art.* 33 *du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 31 et 32. — (*Voir les art.* 35 *et* 36 *du type.*)

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Frais de contrôle.

Art. 33. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année, à la date du 1er janvier, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu le 1er janvier qui suivra le décret de concession, à la caisse du trésorier-payeur général d'Indre-et-Loire.

Cautionnement.

Art. 34. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 50.000 francs en numéraire, etc. (*comme à l'art.* 38 *du type.*)

Élection de domicile.

Art. 35. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Tours.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture d'Indre-et-Loire.

Art. 36 et 37. — (*Voir les art.* 40 *et* 41 *du type.*)

Accepté : *Le Prefet,*

Signé : L. Davenat. Signé : Daunassans.

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt-trois, le seize avril,

Entre les soussignés :

M. *Daunassans*, préfet du département d'Indre-et-Loire, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les tramways ;

3° Des délibérations du conseil général des 28 avril 1881, 25 août 1882 et 5 avril 1883,

D'une part ;

Et M. *Davenat*, entrepreneur de transport, demeurant à Tours, rue Chaude, n° 8,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département d'Indre-et-Loire, qui est en instance pour obtenir la concession d'une ligne de tramway de Tours à Vouvray, s'engage à rétrocéder à M. *Davenat*, pour une durée égale à celle de cette concession, l'établissement et l'exploitation de cette ligne.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite au conditions suivantes :

Art. 2. — M. *Davenat* est assujetti envers le département d'Indre-et-Loire à toutes les obligations qui sont imposées à ce département lui-même par le cahier des charges annexé au décret de concession, de même qu'il est subrogé aux avantages résultant pour le département de ce même cahier des charges.

Art. 3. — Pour garantir l'exécution de son engagement, M. *Davenat* versera à la caisse du trésorier-payeur général, pour le compte du département, un cautionnement de 50,000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État.

Les 4/5 du cautionnement lui seront restitués après la réception définitive des travaux ; le dernier 1/5 ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 4. — Dans le cahier des charges, il est dérogé au type réglementaire approuvé, le 6 août 1881, pour le transport des enfants qui voyagent gratuitement jusqu'à l'âge de quatre ans et payent place entière au-dessus de cet âge (art. 23).

Tous les prix portés à cet article comprennent l'impôt dû à l'État, tandis que ceux donnés par le cahier des charges type ne le comprennent pas.

Il est dérogé également aux conditions prévues par le cahier des charges type en ce qui concerne l'article 2, qui est rédigé de la façon suivante :

La ligne commencera au droit du dépôt de Saint-Symphorien, appartenant à la concession du tramway de la ville de Tours, et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Route nationale n° 152, chemin de grande communication n° 46.

Elle se terminera à la rencontre de ce chemin avec le chemin vicinal ordinaire n° 8, dans le bourg de Vouvray.

Elle comprendra en outre un embranchement sur la place de l'Hôtel-de-Ville

de Tours pour le stationnement des voitures en dehors de la ligne des tramways de la ville.

Elle empruntera les rails de cette dernière depuis cet embranchement jusqu'au droit du dépôt de Saint-Symphorien.

Cet emprunt aura lieu aux conditions du cahier des charges annexé au décret du 25 juillet 1876, portant concession à la ville des tramways de Tours, et à celles énoncées ci-après, savoir :

Observation du paragraphe 1er de l'article 20 du décret réglementaire du 6 août 1881 et des règlements de police et de service qui régissent le tramway de la ville.

Application des conditions du cahier des charges de ce dernier tramway.

Faculté réciproque, pour les voitures du tramway de Tours, de circuler sur l'embranchement à construire place de l'Hôtel-de-Ville.

Le concessionnaire de la ligne de Vouvray ne pourra pas faire le service des voyageurs entre deux points quelconques compris dans le parcours de la place de l'Hôtel-de-Ville au droit du dépôt de Saint-Symphorien, c'est-à-dire qu'entre ces deux limites il pourra, dans le cas de la marche vers Vouvray, prendre des voyageurs et non en déposer, et dans le cas de la marche vers Tours, déposer des voyageurs et non en prendre.

Art. 5. — Le capital de premier établissement de l'entreprise est fixé à forfait à la somme de 350.000 francs.

Art. 6. — M. *Davenat* devra faire élection de domicile à Tours. Dans le cas de non-élection, toute notification ou signication qui pourra lui être adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture d'Indre-et-Loire.

Fait en double à Tours, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture ci-dessus : *Le Préfet,*

Signé : DAVENAT. Signé : DAUNASSANS.

Vu pour être annexé au décret en date du 12 juillet 1887, enregistré sous le n° 254.

Le Ministre des travaux publics,

Signé : S. DE HEREDIA.

(N° 150)

[24 juillet 1887]

Décret qui approuve la convention relative à la navigation sur le lac Léman, signée à Paris, le 9 juillet 1887, entre la France et la Suisse, et qui en prescrit la promulgation.

La Président de la République française,

Sur la proposition du ministre des affaires étrangères,

Décrète :

Art. 1er. — Une convention relative à la navigation sur le lac Léman ayant été signée, le 9 juillet 1887, entre la France et la Suisse, et les ratifications de cet acte ayant été échangées à Paris, le 23 juillet 1887, ladite convention, dont la teneur suit, est approuvée et recevra sa pleine et entière exécution.

CONVENTION.

Le Président de la République française et le Conseil fédéral suisse, désirant régler d'un commun accord diverses questions relatives à la navigation sur le lac Léman, ont résolu de conclure une Convention à cet effet et ont nommé pour leur plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française, M. *Emile Flourens*, ministre des affaires étrangères, etc., etc., etc.

Et le Conseil fédéral suisse, M. *Lardy*, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la Confédération suisse à Paris.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvé en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

TITRE Ier.

DES BATEAUX A VAPEUR FAISANT UN SERVICE PUBLIC.

CHAPITRE Ier.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 1er. — Pour exécuter un transport régulier et périodique de personnes dans les eaux suisses, les bateaux à vapeur doivent être munis d'un acte de concession délivré par l'autorité fédérale, acte qui contient les dispositions auxquelles la navigation est soumise par rapport à la Confédération.

Le gouvernement français se réserve d'appliquer des dispositions analogues aux bateaux naviguant dans les eaux françaises.

Art. 2. — Le gouvernement français et le gouvernement de la Suisse (soit les gouvernements des cantons de Vaud, du Valais et de Genève) ont la haute surveillance sur les bateaux à vapeur. Ils font procéder à des inspections pour s'assurer que les bateaux sont construits, entretenus et dirigés de manière à offrir les garanties désirables et qu'ils peuvent être utilisés pour le transport des voyageurs.

Art. 3. — Tout concessionnaire d'un service public par bateaux à vapeur est tenu de recevoir et de transporter gratuitement dans toute l'étendue de leurs circonscriptions respectives les agents de la navigation et de la pêche qui sont désignés par les gouvernements mentionnés à l'article précédent.

Art. 4. — *a.* Tout propriétaire d'un bateau à vapeur qui veut s'en servir pour le transport des voyageurs et des marchandises, doit être en possession

d'un permis de navigation délivré par l'autorité compétente (en France, par le préfet).

b. Les permis délivrés par l'un des États riverains du lac, dans les formes qui lui sont propres, sont valables dans les eaux des autres États.

c. En cas de retrait ou d'expiration d'un permis, le gouvernement qui l'a délivré doit en aviser les autres gouvernements.

d. Le propriétaire d'un bateau à vapeur doit demander le renouvellement de son permis chaque fois qu'une modification importante est apportée à une partie quelconque des appareils à vapeur.

Art. 5. — Toute demande de permis de navigation doit être accompagnée des renseignements suivants :

a. Le nom du bateau ;

b. Ses principales dimensions ainsi que son tirant d'eau à pleine charge ;

c. Le nom et le domicile du constructeur des chaudières, ainsi que le dessin et le nombre de ces appareils ;

d. Le numéro du timbre exprimant en atmosphères la pression effective maximum sous laquelle ces appareils doivent fonctionner ;

e. La puissance des machines en chevaux de 75 kilogrammètres par seconde, indiqués sur le piston ;

f. Le nombre maximum des passagers qui pourront être transportés par le bateau.

CHAPITRE II.

CONSTRUCTION.

Art. 6. — La coque en fer du bateau ne doit présenter dans aucune de ses parties une épaisseur inférieure à 2 millimètres et demie aux extrémités et 3 millimètres et demie au milieu de la longueur pour les portions en dehors de l'eau, 3 millimètres aux extrémités et 4 millimètres au milieu pour celles situées en dessous de la ligne de flottaison. Ces dimensions pourront être réduites d'un cinquième dans le cas où la coque serait en acier.

Les ouvertures des fenêtres ne peuvent avoir leur partie la plus basse à une distance de la ligne de flottaison inférieure à 50 centimètres.

Art. 7. — Le bateau doit être divisé dans sa longueur en quatre compartiments par trois parois en fer situées, l'une vers l'avant, à une distance de l'étrave comprise entre le huitième et le douzième de la longueur totale du bateau, les deux autres aux extrémités de la chambre des machines. Ces parois ont à leur partie inférieure une ouverture pour l'écoulement de l'eau, ouverture qui doit pouvoir être fermée en cas de besoin. En dehors de l'ouverture indiquée ci-dessus, il ne peut en être pratiquée aucune dans la paroi de l'avant, et si l'une des autres parois est percée d'une porte, celle-ci doit pouvoir se fermer solidement et hermétiquement.

Dans chacun des compartiments, le plancher doit pouvoir être levé facilement sur une largeur de 60 centimètres et sur au moins le tiers de sa longueur.

Art. 8. — Le pont des bateaux doit être garni de garde-corps d'une hauteur suffisante pour la sécurité des passagers. Les ouvertures servant à établir la

communication entre le pont et la chambre des machines seront munies de barrières ou de grilles pour empêcher les accidents.

Art. 9. — Le tirant d'eau du bateau en pleine charge doit être indiqué sur les flancs de la coque. Le nom du bateau sera inscrit en caractères apparents sur chacun de ses côtés.

Art. 10. — Les bateaux à roues doivent avoir au-dessous des tambours un garde-roue en fer, à une distance au-dessus de l'eau ne dépassant pas 40 centimètres.

Art. 11. — Le gouvernail doit être commandé par un mécanisme disposé de telle manière que le bateau tourne du même côté que la partie supérieure de la roue du timonier. Outre ce mécanisme, le gouvernail doit pouvoir être manœuvré à la barre en cas de besoin.

Art. 12. — Tout bateau à vapeur, construit après la mise en vigueur du présent règlement, doit avoir la roue du timonier placée au-dessus de la partie centrale ou de la partie antérieure du bateau.

Art. 13. — Les machines et chaudières doivent être construites et entretenues avec soin et de manière à présenter toutes les garanties voulues de solidité et de bonne marche.

Art. 14. — A moins d'autorisation spéciale accordée par l'autorité et mentionnée sur le permis de navigation, les chaudières des bateaux doivent être inspectées par la société suisse des propriétaires de chaudières à vapeur ou par une société française analogue.

Art. 15. — Les chaudières doivent être munies des appareils ci-après :

a. Deux soupapes de sûreté réglées de manière à se lever dès que la pression normale est atteinte. Chacune des soupapes doit suffire à maintenir à elle seule, étant au besoin convenablement déchargée et qu'elle que soit l'activité du feu, la vapeur dans la chaudière à un degré de pression qui n'excède pas la pression normale.

b. Pour chaque corps de chaudière, un tube de niveau d'eau et trois robinets d'épreuves. Une ligne apparente ou un index placé à côté du tube sert à indiquer le niveau normal de l'eau de la chaudière.

c. Deux manomètres au moins, dont un placé à la portée des chauffeurs. Ces manomètres sont munis d'une bride d'attente pour recevoir le manomètre-contrôle, à moins qu'il n'existe pour cela une bride spéciale. Une ligne fixe et apparente indique la position que l'aiguille ne doit pas dépasser.

d. Toute paroi en contact, par une de ses faces, avec la flamme doit être baignée par l'eau sur la face opposée.

Le plan d'eau doit être maintenu à un niveau de marche tel qu'il soit en toute circonstance à une hauteur moyenne de 10 centimètres au moins au-dessus du point pour lequel la condition précédente cesserait d'être satisfaite. Cette posi-on-limite est indiquée, d'une manière très apparente, au voisinage du tube de veau mentionné au paragraphe *b.*

En cas d'oscillation du bateau, on prendra, pour cette hauteur, la moyenne s hauteurs observées.

Les prescriptions énoncées au paragraphes précédent du présent article ne ppliquent point :

1° Aux surchauffeurs de vapeur distincts de la chaudière;

2° A des surfaces relativement peu étendues et placées de manière à ne jamais rougir, même lorsque le feu est poussé à son maximum d'activité, telles que les tubes ou parties de cheminées qui traversent le réservoir de vapeur, en envoyant directement à la cheminée principale les produits de la combustion ;

3° Aux générateurs dits à production de vapeur instantanée.

Art. 16. — Les chaudières sont alimentées par un double jeu d'appareils, chacun d'eux ayant une puissance suffisante pour fournir seul l'eau nécessaire dans les plus grands besoins.

Un de ces appareils est indépendant du fonctionnement de la machine.

Une soupape de retenue doit être placée à la jonction du tuyau d'alimentation sur la chaudière.

S'il y a plusieurs chaudières sur un bateau et alors même qu'elles communiquent entre elles par leur partie inférieure, l'alimentation doit se faire directement pour chacune d'elles.

Art. 17. — Le tuyau de prise de vapeur doit être muni à son point de départ sur la chaudière d'une soupape à vis permettant d'arrêter complètement l'arrivée de la vapeur sur la machine. Cette soupape doit pouvoir être manœuvrée depuis le pont du bateau, sans être, toutefois, à la portée du public.

Art. 18. — Les machines doivent être pourvues des appareils suivants pour l'enlèvement de l'eau de la cale :

a. Une pompe de cale, mise en mouvement par la machine elle-même;

b. Un tuyau, avec robinet, permettant d'établir une communication entre la cale et le condenseur, de manière à faire de ce dernier appareil une véritable pompe de cale;

c. Une pompe à main établie dans la chambre de la machine pour le remplissage des chaudières, mais pouvant servir également de pompe de cale à l'aide d'une tuyauterie spéciale.

CHAPITRE III.

AGRÈS ET APPARAUX.

Art. 19. — Les bateaux à vapeur sont pourvus des agrès indiqués ci-après, lesquels doivent être maintenus constamment en bon état :

a. Un canot, suspendu de manière à pouvoir être être mis à l'eau rapidement et ayant deux paires de rames. Il peut être construit en bois ou en fer; mais, dans ce dernier cas, il est muni de caisses à air, l'empêchant de s'enfoncer, alors même qu'il serait plein d'eau. Les dimensions de ce canot doivent être proportionnées à celles du bateau qui le porte ;

b. Deux chaînes avec ancres pouvant être jetées immédiatement;

c. Une cloche pour signaux, fixée à l'avant du bateau;

d. Un sifflet à vapeur;

e. Une boussole montée dans une caisse et devant pouvoir être éclairée la nuit. La boussole est accompagnée d'un livret de boussole contenant les indi-

cations de marche pour les différents services que le bateau peut être appelé à faire;

f. Un porte-voix;

g. Les fanaux nécessaires pour l'éclairage réglementaire du bateau;

h. Une échelle mobile, construite de manière à pouvoir être suspendue en dehors du bateau et arrivant à une distance du niveau de l'eau inférieure à 50 centimètres;

i. Deux étires ou gaffes d'une grandeur suffisante;

k. Les cordages nécessaires pour les manœuvres du bateau.

Art. 20. — Outre les agrès mentionnés à l'article précédent, il doit se trouver à bord de chaque bateau les appareils de secours ci-après :

a. Quatre bouées de sauvetage au moins, prêtes à être jetées au premier besoin;

b. Des corsets de liège (quatre à douze, suivant la grandeur des bateaux) pouvant s'adapter facilement et rapidement;

c. Une boîte de secours accompagnée d'une instruction spéciale pour les soins à donner aux noyés;

d. Des appareils pour signaux de détresse, savoir : un canon avec ses munitions (ce canon peut être remplacé par une sirène, un cornet de brume ou autre instrument d'une sonorité suffisante); un pavillon spécial pour signal de jour et deux flammes de Bengale pour la nuit;

e. Deux coussins de sable avec des planches et pointelles pouvant servir à arrêter des voies d'eau;

f. Une bâche servant en temps ordinaire à couvrir les marchandises et pouvant, à l'aide de cordages, être appliquée contre la coque par le dehors pour former une ouverture dans un endroit non accessible depuis l'intérieur;

g. Sur le pont de chaque bateau, il doit se trouver des tables ou des bancs mobiles établis de manière à pouvoir flotter et offrir un point d'appui aux passagers en cas de sinistre.

Art. 21. — Les employés des bateaux doivent connaître l'usage de chacun des appareils de secours et être en état de s'en servir sans hésitation.

Art. 22. — Si l'éclairage d'un bateau se fait au pétrole, les lampes doivent rester toujours fixées aux parois ou suspendues, même quand elles ne sont pas allumées. L'usage du pétrole est interdit dans les lampes portatives déposées sur les tables ou sur le pont, sauf, toutefois, pour l'emploi des lanternes de sûreté dites *falots-tempêtes.*

La quantité de pétrole à bord ne pourra dépasser 10 litres et ce liquide sera renfermé dans un vase en métal offrant toute garantie de sécurité et tenu dans un endroit à l'abri du feu.

Les matières ayant servi à nettoyer la machine doivent être renfermées dans une caisse métallique et ne pas avoir un poids supérieur à 20 kilogrammes.

CHAPITRE IV.

PERSONNEL.

Art. 23. — L'équipage d'un bateau à vapeur doit comprendre les employés ci-après :

a. Un capitaine-commandant du navire, qui a, comme tel, l'autorité sur tous les autres employés et qui demeure responsable de la marche du bateau.

b. Un pilote, qui dirige les manœuvres et qui en est responsable dans le cas où le capitaine ne remplirait pas lui-même ces fonctions;

Le même employé ne pourra pas être à la fois pilote et comptable.

c. Trois bateliers ou plus, dont deux doivent être en état de tenir le gouvernail.

Ce nombre pourra être réduit à deux pour les bateaux à vapeur d'un tonnage inférieur à 100 tonnes.

d. Un mécanicien et les chauffeurs nécessaires pour le service de la machine. Un des chauffeurs doit pouvoir au besoin faire les manœuvres au lieu et place du mécanicien.

Art. 24. — Chacun de ces employés doit être apte à remplir le poste qui lui est confié. Les fonctions de capitaine, de pilote et de mécanicien ne seront conférés qu'à des hommes qui, par leur bonne conduite et leurs capacités, offrent toutes les garanties désirables.

Le capitaine doit être âgé de vingt et un an au moins.

Art. 25. — Le gouvernement français (soit l'autorité préfectorale) et le gouvernement de la Suisse (soit les gouvernements de chacun des cantons riverains) ont le droit d'exiger le renvoi de tout employé qui donnerait lieu à des plaintes sérieuses ou qui serait reconnu incapable de remplir les fonctions qu'il occupe.

CHAPITRE V.

SERVICES, HORAIRES, PLAINTES, POLICE.

Art. 26. — Les propriétaires de bateaux à vapeur faisant un service public sont tenus de soumettre leurs projets d'horaires aux autorités compétentes (en France, au préfet) au moins vingt jours d'avance et de les faire afficher dans tous les ports desservis trois jours au moins avant leur mise à exécution. Sont réservées les dispositions mentionnées à l'article 1er.

Art. 27. — Sauf le cas de force majeure, les bateaux à vapeur sont tenus de se conformer exactement à leurs horaires.

Art. 28. — Lorsqu'un bateau à vapeur veut toucher à une station, il annonce sa présence deux minutes avant l'arrivée par un son de cloche, suivi d'un coup de sifflet un peu prolongé. La marche de la machine doit être ralentie et arrêtée assez à temps pour que le bateau ne s'approche du débarcadère qu'avec une vitesse suffisamment modérée. Au moment de quitter celui-ci, le bateau indique son départ par un coup de sifflet très bref.

Art. 29. — Il est absolument interdit aux bateaux à vapeur de prendre un nombre de passagers supérieur au chiffre qui a été fixé et qui est indiqué sur le permis de navigation.

Art. 30. — Les capitaines de bateaux à vapeur peuvent refuser de recevoir à bord les personnes qui se présentent en état d'ivresse ou qui se comportent d'une manière inconvenante. Ils peuvent faire descendre à la première station les passagers qui, sur le bateau, provoquent des rixes, tiennent des propos

offensants ou se conduisent d'une manière inconvenante et particulièrement bruyante.

Art. 31. — Il sera tenu à bord de chaque bateau à vapeur un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs. Ce registre est présenté à toute réquisition. Le capitaine peut également y consigner ses observations ou les faits qu'il lui paraît important de faire attester par les passagers.

Art. 32. — Sur chaque bateau à vapeur, il doit se trouver affiché, dans un endroit accessible à tous les passagers :

a. L'horaire du service et le tarif des places ;

b. Un extrait du présent règlement contenant les articles 1, 2, 4, 25, 27, 29, 30, 31, 65 et 78 ;

c. L'indication du nombre de passagers que le bateau peut transporter ;

d L'avis qu'un registre de réclamation est à la disposition des voyageurs.

Un exemplaire du présent règlement doit aussi se trouver, sur chaque bateau, à la disposition des voyageurs qui voudraient en prendre connaissance.

TITRE II.

BATEAUX A VAPEUR DE PLAISANCE ET AUTRES QUE CEUX MENTIONNÉS AU TITRE I, BATEAUX A VOILES ET BATEAUX A RAMES.

Art. 33. — Les bateaux à vapeur de plaisance et autres que ceux définis au titre Ier, seront soumis aux dispositions des articles 4, 5, 13 et 14.

Art. 34. — Les bateaux à vapeur de plaisance et autres que ceux mentionnés au titre Ier, les embarcations à voiles ou à rames destinées au transport des matériaux ou marchandises, à la pêche ou au transport des personnes, doivent porter de chaque côté, à l'avant, un nom ou un numéro d'ordre, de 8 centimètres de hauteur au moins, pouvant être lu à distance et suffisant pour le distinguer des autres embarcations. Ce nom ou numéro doit être inscrit sur un registre déposé auprès de l'autorité compétente (en France, au bureau de l'ingénieur de l'arrondissement de Thonon, et en Suisse, dans chaque canton, aux bureaux des départements que cela concerne).

Art. 35. — Tout bateau de louage destiné au transport des personnes doit avoir été jaugé par les soins de l'autorité compétente (en France, l'administration des ponts et chaussées ; en Suisse, dans les cantons riverains, les fonctionnaires préposés à ce service) et porter une inscription indiquant le nombre de passagers qu'il peut recevoir sans danger. Ce nombre ne doit jamais être dépassé.

Art. 36. — Les loueurs de bateaux et leurs bateliers doivent être porteurs d'un permis qui leur est délivré, en France, par le maire de la commune ; en Suisse, dans les cantons riverains, par les offices compétents.

Tout batelier doit être âgé de seize ans au moins. Il doit être bon nageur et avoir les connaissances nécessaires pour la conduite des bateaux.

Art. 37. — Il est défendu aux loueurs de bateaux de confier une embarcation à des jeunes gens ayant moins de seize ans, ainsi qu'à toute personne qui n'aurait pas l'expérience nécessaire pour la conduire.

Art. 38. — Le gouvernement français et le gouvernement de la Suisse (soit

les gouvernements des cantons de Vaud, du Valais et de Genève) déterminent les conditions que doivent remplir les bateaux de louage et fixent tout ce qui se rapporte à l'inscription et au jaugeage des embarcations.

Art. 39. — La route des bateaux à vapeur doit rester constamment libre dans le voisinage des débarcadères. Il est défendu aux embarcations à voiles ou à rames d'y stationner et d'entraver d'une manière quelconque la marche des bateaux à vapeur.

Art. 40. — Les articles du présent règlement concernant les bateaux à voiles et à rames seront affichés sur tous les points d'embarquement de bateaux de louage, afin que le public en ait une connaissance suffisante.

TITRE III.

FEUX, SIGNAUX, RÈGLES A SUIVRE POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES.

Art. 41. — Dans les règles qui suivent, tout bateau à vapeur qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles est considéré comme bateau à voiles, et tout bateau à vapeur dont la machine est en action est considéré comme bateau à vapeur, qu'il se serve des voiles ou qu'il ne s'en serve pas.

Art. 42. — Tout bateau à vapeur qui est en marche pendant la nuit doit porter les feux suivants :

a. A l'avant, un feu blanc placé dans l'axe du bateau et invisible de l'arrière. L'intensité de ce feu sera moins double de celles des feux indiqués aux lettres *b* et *c* ci-dessous :

b. A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière uniforme non interrompue en avant et du côté extérieur, sur le parcours d'un arc horizontal de 110 degrés, à partir d'une ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau ;

c. A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière uniforme non interrompue en avant et du côté extérieur, sur le parcours d'un arc horizontal de 110 degrés, à partir d'une ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau ;

d. Un feu blanc permettant de voir l'arrière du bateau.

Ces feux de côté vert et rouge doivent être pourvus du côté intérieur, par rapport au bateau, d'un écran parallèle à l'axe longitudinal du bateau et se projetant en avant d'au moins 50 centimètres, de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.

Aucun feu de couleur autre que ceux mentionnés aux paragraphes *b* et *c* ne doit paraître à l'extérieur du bateau.

Art. 43. — Tout bateau à vapeur qui remorque un autre bateau doit porter, outre ces feux de côté, deux feux blancs placés à l'avant, sur une même ligne verticale et à 1 mètre de distance l'un de l'autre.

Art. 44. — Tout bateau qui est au mouillage dans un endroit où d'autres bateaux à vapeur ou à voiles peuvent être appelés à passer, doit avoir à son avant un feu blanc brillant, éclairant tout l'horizon et placé dans un endroit très apparent.

Art. 45. — Toute embarcation à rames naviguant de nuit doit porter un feu blanc placé à l'avant et disposé de manière à être visible dans toutes les directions à une distance d'au moins 2 kilomètres.

Les embarcations à voiles désignées sous le nom de barques ou corsaires porteront, outre le feu indiqué ci-dessus, un second feu blanc à l'arrière.

Les bateaux de plaisance à voiles porteront à bâbord un feu rouge, à tribord un feu vert et à l'arrière un feu blanc, comme il est dit à l'article 42, paragraphes *b*, *c* et *d*. En aucun cas, ils ne porteront de feu ni au mât ni à l'avant.

Art. 46. — Les feux indiqués ci-dessus doivent être visibles par une nuit sombre (l'atmosphère étant toutefois sans brume, pluie, brouillard ou neige), à une distance de 3 kilomètres pour ceux mentionnés aux articles 42 et 43, et 2 kilomètres pour ceux indiqués aux articles 44 et 45.

Tous ces feux doivent être tenus allumés par tous les temps, depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever.

Art. 47. — Lorsque deux bateaux à vapeur marchant sur la même ligne ou à peu près, mais en sens contraire, viennent à se croiser, chacun d'eux oblique à droite, de manière à laisser passer l'autre à sa gauche. Au moment du croisement, les deux bateaux doivent être éloignés d'au moins cinq fois la largeur d'un bateau. Deux minutes avant l'instant du croisement, chacun des bateaux donne un coup de sifflet, et à ce signal, qui sert de garde-à-vous pour le personnel, chaque employé se rend à son poste et y reste jusqu'à ce que le croisement ait été effectué.

Art. 48. — Si le croisement a lieu à proximité d'un débarcadère, la distance peut être réduite à deux largeurs de bateau, mais, dans ce cas, les deux bateaux ralentissent leur marche, laquelle n'est reprise avec la vitesse normale qu'après le croisement.

Art. 49. — Lorsque deux bateaux à vapeur marchant en sens contraire sur des lignes parallèles ou à peu près parallèles se croisent en plein lac, les règles précédentes sont observées chaque fois que la distance des lignes suivies ne dépasse pas vingt fois la largeur d'un bateau. Si la distance est plus grande, chacun des bateaux suit sa ligne sans dévier.

Quant aux signaux avec le sifflet, ils sont donnés si les bateaux sont à portée de s'entendre, savoir : un coup de sifflet si le croisement se fait à droite et deux coups s'il se fait à gauche.

Art. 50. — Lorsque deux bateaux à vapeur marchant sur des lignes perpendiculaires ou à peu près viennent à se croiser de manière à faire craindre un abordage, chacun d'eux donne le signal d'un coup de sifflet; ensuite, pour le croisement, celui des bateaux qui peut, en obliquant à droite, passer derrière l'autre, opère cette manœuvre, et l'autre marche droit devant lui.

Art. 51. — Chaque fois que deux bateaux à vapeur sont en marche à proximité l'un de l'autre et qu'une collision peut être à craindre, chacun des bateaux doit s'arrêter et même marcher en arrière, si c'est nécessaire, en donnant le signal de trois coups de sifflet.

Art. 52. — Lorsqu'un bateau à vapeur en devance un autre suivant la même ligne que lui, celui qui devance le fait en obliquant à droite, de manière à

laisser sur sa gauche le bateau devancé. Il n'y a d'exception à cette règle que si le bateau devancé est trop près de la côte ou d'un obstacle obligeant l'autre à prendre la gauche. Dans les deux cas, le bateau devancé doit marcher droit devant lui.

Art. 53. — Tout bateau à vapeur qui rencontre sur sa route une embarcation ne pouvant se mouvoir librement (bateau à l'ancre, bateau occupé à lever des filets, voilier par calme plat, vapeur remorquant) doit manœuvrer de manière à l'éviter.

Art. 54. — Tout bateau à vapeur naviguant par le brouillard doit faire entendre au moins deux fois par minute un son de cloche et à des intervalles n'excédant pas trois minutes un coup de sifflet prolongé.

Art. 55. — Chaque fois qu'une embarcation à voiles est en marche par les temps de brouillard, brume ou neige, soit de jour, soit de nuit, elle doit faire entendre chaque minute avec son cornet les signaux suivants : un coup lorsqu'elle est tribord amures, deux coups lorsqu'elle est bâbord amures, trois coups lorsqu'elle a le vent arrière.

Si l'embarcation est à rames, elle doit faire entendre chaque minute le son prolongé d'un sifflet de poche.

Art. 56. — Lorsque, par un temps de brouillard, un bateau à vapeur, faisant un service régulier, arrive dans une région ou, par le fait de l'horaire, un croisement doit se produire avec un autre bateau, un redoublement de précautions est nécessaire. Dès qu'on approche du moment du croisement, la machine est fréquemment ralentie ou même arrêtée un instant pour écouter, puis, lorsqu'on a entendu le second bateau et qu'on s'est assuré qu'il passe à une distance suffisante, on donne le signal du croisement et le bateau reprend sa marche. Si les deux bateaux paraissent se diriger l'un sur l'autre, les machines sont immédiatement arrêtées et elles ne peuvent être remises en marche qu'après que la position relative des deux bateaux a été déterminée. — Chaque fois qu'un bateau doit ainsi s'arrêter, le temps d'arrêt est noté avec soin et il en est tenu compte dans le calcul des distances pour la marche de la boussole.

Art. 57. — Si le croisement de deux bateaux à vapeur se fait à proximité d'un port, le premier bateau arrivé ne peut, dans le cas de brouillard, quitter le débarcadère qu'après que le second bateau est en vue.

Art. 58. — Tout bateau à vapeur naviguant de nuit ou par le brouillard doit observer les règles suivantes, en ce qui concerne son personnel :

a. Un homme de vigie est placé à l'avant sur le pont du bateau, avec ordre de signaler à l'instant, par un appel ou à l'aide d'un sifflet de poche, tout obstacle ou autre circonstance qui pourrait exiger l'arrêt immédiat du bateau.

b. Le pilote se tient sur la passerelle, et si, par suite du froid ou de la pluie, il doit abandonner momentanément ce poste, il reste sur le pont dans le voisinage immédiat de la machine, afin de pouvoir donner rapidement ses commandements en cas de besoin.

c. Le mécanicien doit être à portée de sa machine et prêt à exécuter les manœuvres. S'il doit s'éloigner, il se fait remplacer par un de ses aides.

d. Le capitaine (le comptable sur les bateaux où le capitaine est pilote) se tient autant que possible sur le pont et ne doit rester dans sa cabine que le temps strictement nécessaire pour les besoins du service.

Art. 59. — Les compagnies de bateaux à vapeur ont le droit d'interpréter et de compléter les règles ci-dessus par des instructions spéciales visant les différents cas qui peuvent se présenter, mais ces instructions ne doivent jamais contenir des clauses contraires à celles du présent règlement.

Art. 60. — Il est interdit à tout bateau à voiles ou à rames de s'approcher d'un bateau à vapeur en marche, soit pour communiquer avec celui-ci, soit pour venir se placer dans sa vague. Celui qui ne se conforme pas à cette défense sera responsable des conséquences qui pourraient résulter de son infraction, soit pour lui-même, soit pour d'autres.

Art. 61. — Les embarcations à voiles ou à rames doivent éviter de se placer dans les eaux des bateaux à vapeur. Cette règle doit être particulièrement observée de nuit et en temps de brouillard, de brume ou de neige, ainsi que dans les ports et dans le voisinage des débarcadères.

Art. 62. — Si deux bateaux, l'un à voiles ou à rames et l'autre à vapeur, courent le risque de se rencontrer, le premier doit continuer sa route sans changer de direction et le bateau à vapeur doit l'éviter en passant autant que possible derrière lui.

Art. 63. — Si un bateau à voiles ou à rames, situé sur la ligne d'un bateau à vapeur qui s'approche, se trouve dans l'impossibilité de se mouvoir, parce qu'il est ancré ou pour toute autre cause (pêche), celui qui le monte doit signaler sa situation au bateau à vapeur en levant ses avirons ou en se tenant lui-même debout. Ce signal doit être donné assez à temps pour que le vapeur puisse faire la manœuvre nécessaire et l'éviter.

Art. 64. — Quand deux bateaux à voiles font des routes qui les rapprochent l'un de l'autre, de manière à faire courir le risque d'abordage, l'un des deux s'écartera de la route de l'autre d'après les règles suivantes :

a. Le bateau qui court largue doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près.

b. Le bateau qui est au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près tribord amures.

c. Si les deux bateaux courent largue, mais avec les amures de bords différents, le bateau qui a le vent par bâbord s'écarte de la route de celui qui le reçoit par tribord.

d. Si les deux bateaux courent largue ayant tous les deux le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.

e. Le bateau qui est vent arrière doit s'écarter de la route de l'autre.

TITRE IV.

PORTS ET DÉBARCADÈRES.

Art. 65. — Les bateaux à vapeur faisant un service public ne peuvent s'arrêter pour prendre ou déposer les voyageurs que dans les ports où un débarcadère existe.

L'usage des bateaux radeleurs est interdit.

Art. 66. — Les embarcadères seront construits solidement et de manière à présenter toute garantie pour les passagers. La tête sera protégée par des pilotis indépendants du débarcadère et destinés à recevoir les chocs des bateaux.

Si le débarcadère est en maçonnerie, il sera terminé par une partie en bois, assez large pour que les roues et la coque du bateau ne puissent dans aucun cas venir rencontrer la maçonnerie ou les enrochements.

Art. 67. — Tout débarcadère doit avoir, sur un point fixe, à une distance de l'extrémité ne dépassant pas 3 mètres, une lanterne de construction spéciale avec flamme d'un fort calibre servant à la fois à éclairer la place de débarquement et à projeter un feu rouge du côté du large.

Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 kilomètres par une nuit sombre, l'atmosphère étant toutefois sans brume, pluie, brouillard ou neige.

Cette lanterne sera allumée depuis le coucher du soleil jusqu'après le passage du dernier bateau.

L'autorité compétente dans les deux pays peut, là où elle le jugera utile, décider que cette lanterne doit rester allumée jusqu'à une heure déterminée qu'elle fixe elle-même.

Art. 68. — Tout point dangereux situé à proximité d'un débarcadère doit être éclairé la nuit par un feu vert à l'heure de passage des bateaux

Cet éclairage devra exister en particulier à l'extrémité des jetées qui abritent les ports. Un arrêté de l'autorité compétente dans chacun des deux pays fixera les points où un tel éclairage est reconnu nécessaire, ainsi que la durée de cet éclairage.

Art. 69. — Tout débarcadère doit avoir également, à une petite distance de son extrémité et sur un point fixe, une cloche ou timbre à son clair servant à donner des signaux les jours de brouillard. Sa puissance sera suffisante pour être entendue, par un temps calme, d'au moins 2 kilomètres. Cette cloche sera sonnée, en temps de brouillard. toutes les deux minutes à partir d'un quart d'heure avant le passage de chaque bateau à vapeur et jusqu'à son arrivée. L'emploi d'un cornet de brume en remplacement de cette cloche pourra être autorisé.

Art. 70. — Les mesures de sécurité indiquées aux deux articles précédents concernent non seulement les courses ordinaires régulières, mais aussi les courses supplémentaires, de promenade ou autres, qui auront été annoncées.

Art. 71. — Les abords des débarcadères doivent toujours être maintenus libres et on évitera tout ce qui pourrait être une entrave pour la circulation et les manœuvres des bateaux à vapeur.

Toutes les fois que les débarcadères ne seront pas propriété privée, les bateaux, après avoir terminé leurs opérations, devront les quitter et se mettre à l'ancre dans le port.

Art 72. Dans toutes les localités où existe un débarcadère, il est pourvu aux mesures de sécurité prescrites par les articles 66 à 71, à savoir : en France, par l'État; en Suisse, par les autorités communales ou cantonales.

Il est en outre pourvu, par leurs soins, à l'entretien, à proximité des débar-

cadères, d'un bateau avec ses rames, pouvant servir à porter secours en cas de besoin.

Art. 73. — Autant que possible, il devra se trouver dans tout endroit où un débarcadère existe un bureau de télégraphe ou de téléphone restant ouvert toute la journée.

Art. 74. — La pêche est interdite sur les estacades et les embarcadères de bateaux à vapeurs.

D'autre part, dans l'intérêt de la pêche, il est interdit aux bateaux à vapeur de jeter leurs scories à une distance de la côte où la profondeur est inférieure à 50 mètres.

Art. 75. — Les gouvernements de la France et des cantons riverains restent libres d'édicter des règlements de police concernant les ports et rades situés sur leur territoire, pourvu que ces règlements ne contiennent rien de contraire aux dispositions qui précèdent.

TITRE V.

FÊTES NAUTIQUES.

Art. 76. — Aucune fête nautique ne peut avoir lieu sans autorisation.

La demande doit être adressée à l'autorité compétente (en France, au préfet, et en Suisse, aux offices que cela concerne); ces autorités, en délivrant le permis, ordonnent les mesures de sécurité qu'elles jugent nécessaires.

Art. 77. — D'une manière générale, on évitera dans l'organisation de ces fêtes tout ce qui pourrait être une entrave pour les bateaux faisant un service public.

TITRE VI.

PÉNALITÉS.

Art. 78. — Toute contravention au présent règlement peut donner lieu à une plainte ou à un procès-verbal qui est transmis aux autorités du lieu de la contravention.

Les passagers peuvent déposer leur plainte, en débarquant, entre les mains de la gendarmerie qui la remet à l'autorité dans les vingt-quatre heures.

Art. 79. — Les peines sont prononcées par l'autorité compétente, sauf recours dans les cas prévus par la loi.

Art. 80. — Les contraventions au présent règlement sont punies dans les eaux suisses d'une amende de 2 francs à 1.000 francs, ou d'un emprisonnement de un jour à deux mois, sans préjudice des peines plus graves prononcées par les tribunaux en cas de crimes ou délits. Dans les eaux françaises, elles seront soumises à la législation en vigueur.

Art. 81 — Demeurent applicables dans les eaux suisses, pour les bateaux à vapeur transportant des objets postaux, les dispositions de l'article 67 du Code pénal fédéral du 4 février 1853.

Art. 82. — La présente convention entrera en vigueur quinze jours après

l'échange des ratifications et restera exécutoire aussi longtemps que l'un des gouvernements intéressés ne l'aura pas dénoncée, moyennant un avis donné une année à l'avance.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention, qu'ils ont revêtue de leurs cachets.

Fait à Paris, en double expédition, le 9 juillet 1887.

Pour la France :

(*L. S.*) Signé : FLOURENS.

Pour la Confédération suisse : tant en son nom qu'en celui des cantons riverains de Vaud, du Valais et de Genève.

(*L. S.*) Signé : LARDY.

. . . .

(N° 131)

[27 juillet 1887]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Nantes, de deux nouvelles lignes de tramways à traction mécanique ou de chevaux destinés au transport des voyageurs et, éventuellement, des marchandises.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Nantes, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, de deux nouvelles lignes de tranways à traction mécanique ou de chevaux destinées au transport des voyageurs et, éventuellement, des marchandises.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à dater du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways susmentionné par la ville de Nantes ses risques et périls, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881, et conformément aux clause et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 4. — Est approuvé le traité passé, à la date du 20 février 1886, entre le maire de Nantes, au nom de la ville, d'une part, et la compagnie des tramways de Nantes, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ledit traité ainsi que le plan et le cahier des charges mentionnés aux articles 1 et 3 ci-dessus resteront annexés au présent décret.

. . . .

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre le maire de la ville de Nantes, agissant au nom de la commune, en vertu de la délibération du conseil municipal en date du 9 juin 1885, sous la réserve de l'approbation des présentes par un décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part;

Et M. *Louis Mékarski*, ingénieur civil, directeur de la compagnie des tramways de Nantes, agissant au nom de ladite compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par son conseil d'administration, aux termes de sa délibération en date du 20 mai 1885,

D'autre part;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Nantes s'engage à rétrocéder à la compagnie des tramways de Nantes, pour une durée égale à la durée de la concession qui pourra lui être accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation d'un réseau de tramways à traction de moteurs à air comprimé ou de chevaux destiné au transport des voyageurs et, éventuellement, des marchandises, et comprenant les deux lignes ci-après désignées, savoir :

1° Lignes des Ponts, partant de la place du Commerce et aboutissant à la place de Pirmil, en suivant le pont de la Bourse, la place de la Petite-Hollande, le pont Maudit, la rue Haudaudine, le pont Haudaudine, la rue Louis-Blanc, la place de la République, le boulevard Victor-Hugo, le pont de Pirmil et la place de Pirmil;

2° Ligne de la route de Rennes, partant du quai du Port-Maillard et aboutissant au boulevard Lelasseur, en suivant la rue de Strasbourg, la place du Port-Communeau, le pont Morand, la rue de Rennes et la route de Rennes jusqu'au boulevard de Ceinture.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — La compagnie des tramways de Nantes déclare accepter cette rétrocession. Elle lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi, et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles elle déclare expressément souscrire.

Elle sera en conséquence assujettie envers la ville de Nantes à toutes les

obligations imposées à la ville de Nantes elle-même par ce cahier des charges.

Art. 3. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction dudit cahier des charges, ont été modifiés ou supprimés les articles ou portions d'articles indiqués ci-après, savoir :

Article 3, paragraphe 2;
Article 6;
Article 7;
Article 8;
Article 10, paragraphe 2;
Article 11;
Article 12;
Article 17, paragraphe 4;
Article 23;
Article 24;
Article 25;
Article 26;
Article 27;
Article 29;
Article 30;
Article 31;
Article 32;
Article 34;
Article 36;
Article 37, paragraphe 2.

Art. 4. — Dans le cas où la compagnie des omnibus de Nantes cesserait son exploitation avant la mise en service des lignes du nouveau réseau, la compagnie des tramways sera tenue d'établir des services réguliers d'omnibus sur les voies publiques desservies actuellement par ladite compagnie des omnibus.

Ils devront être installés immédiatement après la cessation du service de la compagnie des omnibus, sans interruption.

La compagnie des tramways pourra supprimer les susdits services d'omnibus immédiatement après la mise en exploitation des lignes de ce nouveau réseau; mais il demeure entendu que l'administration municipale se réserve le droit d'autoriser tous services d'omnibus que des tiers voudraient établir sur n'importe quel parcours.

Art. 5. — La redevance annuelle de 300 francs par voiture que la compagnie des tramways s'est engagée à payer à la ville, à titre de droit de stationnement, est et demeurera maintenue jusqu'à la mise en exploitation des lignes du second réseau.

Toutefois, à partir rétroactivement du 1er janvier 1885, le nombre minimum de voitures, sur lequel cette taxe sera calculée, est réduit de quarante à vingt, et, par suite, le minimum de la redevance annuelle à payer à la ville par la compagnie est réduit à 6.000 francs au lieu de 12.000 francs, mais cette redevance sera payable par quart à la fin de chaque trimestre.

En outre la ville consent, rétroactivement aussi, à réduire de moitié, c'est-à-dire à 6.000 francs par an, la redevance à payer par la compagnie pour les

années 1881, 1882, 1883 et 1884, pour lesquelles la taxe n'a pas encore été acquittée par la compagnie.

Elle l'autorise en même temps à solder cet arriéré, sans compte d'intérêts, au moyen de versements trimestriels de 1.000 francs chacun, seulement après la mise en exploitation de la ligne des Ponts, étant entendu que le premier payement aura lieu à la fin du trimestre suivant celui dans lequel la ligne des Ponts aura été ouverte à l'exploitation.

Lorsque la ligne de la route de Rennes sera également en exploitation, la compagnie ne devra plus à la ville, au même titre de droit de stationnement, que la somme de 150 francs par voiture réellement en service sur l'ancien et le nouveau réseau.

En retour des concessions et facilités accordées par la ville, il est entendu que lorsque le produit net de l'ensemble de l'ancien et du nouveau réseau dépassera la somme nécessaire pour distribuer aux actionnaires un dividende de 7 p. 100, l'excédant sera partagé par moitié entre la ville et la compagnie.

Celle-ci s'engage, à cet effet, à fournir à l'administration municipale la justification complète de ses dépenses et de ses recettes d'exploitation, et généralement toutes pièces justificatives quelconques.

Les sommes à provenir pour la ville de la présente stipulation ne se cumuleront pas avec le produit des droits de stationnement, c'est-à-dire qu'en cas de partage il sera ajouté fictivement au bénéfice à partager une somme égale au montant des droits afférents à l'exercice à liquider; la moitié du total ainsi formé constituera la part de la ville, mais en déduisant les droits qu'elle aurait déjà encaissés pour ce même exercice.

Il est, d'ailleurs, bien entendu qu'il n'y aura lieu à partage que si l'excédant à partager est supérieur au montant des droits de stationnement.

Art. 6. — Dans le cas où les lignes du nouveau réseau seraient exploitées au moyen de chevaux, les magasins et écuries de la compagnie devront être établis dans les limites de l'octroi.

La compagnie restera responsable envers la ville de toutes dépenses et tous dommages pouvant résulter pour celle-ci, soit d'une déchéance provenant du fait du rétrocessionnaire, soit de la substitution de la traction par chevaux à celle par l'air comprimé. Elle devra prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'exploitation de l'ensemble de l'ancien et du nouveau réseau soit organisée dans des conditions assurant d'une façon complète la sécurité et la régularité de tous les services.

Art. 7. — La compagnie des tramways devra faire élection de domicile à Nantes. Dans le cas de non élection, toute notification ou signification à elle adressée sera faite valablement au secrétariat général de la mairie de Nantes.

Art. 8. — Les contestations qui s'élèveraient entre la ville de Nantes et la compagnie des tramways au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses de la rétrocession seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 9. — Les frais d'enregistrement du cahier des charges de la concession, ainsi que du présent traité de rétrocession, seront supportés par la compagnie des tramways de Nantes.

Art. 10. — La compagnie des tramways de Nantes ne pourra rétrocéder à des tiers l'établissement et l'exploitation du réseau de tramways faisant l'objet du présent traité, sans l'autorisation de la ville de Nantes. Cette nouvelle rétrocession devra, dans tous les cas, être approuvée par décret rendu en Conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Fait à Nantes, le 20 février 1886.

Le directeur de la compagnie des tramways, Signé : L. MÉKARSKI.

Le maire de Nantes, Signé : ÉDOUARD NORMAND.

Vu pour être annexé au décret en date du 27 juillet 1887, enregistré sous le n° 272.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : S. DE HEREDIA.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Objet de la concession.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et, éventuellement, des marchandises.

La traction aura lieu par moteurs à air comprimé ou par chevaux.

Tracé.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les deux lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées, situées dans la commune de Nantes :

1° Ligne des Ponts, partant de la place du Commerce et aboutissant à la place de Pirmil, en passant par le pont de la Bourse, la place de la Petite-Hollande, le pont Maudit, la rue Haudaudine, le pont Haudaudine, la rue Louis-Blanc, la rue de la République, le boulevard Victor-Hugo, le pont et la place de Pirmil. Ces deux dernières voies font partie de la traverse de la route nationale n° 23 ;

2° Ligne de la route de Rennes, partant du quai du Port-Maillard et aboutissant au boulevard Lelasseur, en suivant la rue de Strasbourg, la place du Port-Communeau, le pont Morand, la rue et la route de Rennes jusqu'au boulevard de Ceinture. Toutes ces voies font partie de la traverse de la route nationale n° 137.

Délais d'exécution.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique, pour la ligne des Ponts, et dans un délai d'un an, pour la ligne de la route de Rennes.

Les travaux devront être commencés, sur la première ligne, dans un délai de trois mois à partir de l'approbation des projets. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que cette ligne soit livrée à l'exploitation dans le délai de six mois après l'approbation des projets.

Les travaux de la seconde ligne devront être commencés et poursuivis de façon qu'elle soit livrée à l'exploitation dans un délai de dix-huit mois après la date d'approbation du projet.

Largeur de la voie. — Gabarit du matériel roulant.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^{m},45$.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas $2^{m},20$, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à $2^{m},20$; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de $3^{m},75$.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de $1^{m},16$.

Alignements et courbes. — Pentes et rampes.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 20 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à $0^{m},045$.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Établissement de la voie ferrée. — Parties non accessibles aux voitures ordinaires.

Art. 6. — Le tramway sera établi dans la chaussée, avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Dans les parties où la voie ferrée empruntera des chaussées pavées, les rails seront compris dans un pavage de $0^{m},15$ à $0^{m},18$ d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à $0^{m},40$ au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage. Dans les chaussées empierrées, il sera placé, pour accoter les rails de chaque côté, un rang de boutisses en matériaux durs de $0^{m},25$ de longueur.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre

de chaussée d'au moins $2^m,55$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Art. 7. — (Néant).

Traverses des villes et villages.

Art. 8. — Le minimum des largeurs à réserver entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir est fixé comme suit :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, $2^m,55$;

2° Quand on supprime ce stationnement, $0^m,30$.

Exécution des travaux.

Art. 9 (*du type*).

Voies.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails et contre-rails seront en acier et du poids de 16 kilogrammes au moins par mètre courant pour les premiers, et du poids de 12 kilogrammes au moins pour les seconds; ils seront placés et boulonnés sur des coussinets en fonte fixés eux-mêmes par d'autres boulons sur des traverses en bois de chêne de $0^m,15$ de largeur et $0^m,09$ d'épaisseur, et qui ne pourront être espacées de plus de $1^m,20$.

La largeur des vides en ornières entre les rails et les contre-rails sera de $0^m,029$ dans les parties droites et de $0^m,035$ dans les parties courbes. La voie sera éclissée en porte-à-faux au moyen d'éclisses à quatre boulons.

Gares et stations.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf dans les parties en courbes ou présentant de fortes déclivités.

Le nombre et l'emplacement des bureaux d'attente seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des bureaux d'attente pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

1° Ligne des Ponts; place du Commerce; place de la République; place Pirmil;

2° Ligne de la route de Rennes; à proximité du pont Morand; à proximité du boulevard Lelasseur.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Entretien.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien, qui est à la charge du concessionnaire, comprend :

1° Sur les chaussées pavées, le pavage des entre-rails et de l'entre-voie,

ainsi que des zones de $0^m,40$ qui servent d'accotements extérieurs aux rails;
2° Sur les chaussées empierrées, l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie et le pavage des zones de $0^m,25$ qui servent d'accotements intérieurs et extérieurs aux rails, le tout conformément aux dispositions de l'article 6.

Toutefois, dans les parties où le tramway empruntera une route nationale, une subvention de 400 francs par kilomètre de voie simple est allouée au concessionnaire sur les fonds d'entretien desdites routes, en raison de l'usure qui résultera de la circulation des voitures ordinaires sur la largeur de chaussée affectée au service de la voie ferrée. Ce chiffre pourra être revisé tous les cinq ans.

Réfection des parties de route ou de chemin atteintes par les travaux de la voie ferrée.

Art. 13 (*du type*).

Nombre minimum des voyages.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à quatre-vingts pour la ligne des Ponts, et à cinquante pour la ligne de la route de Rennes.

Limitation de la vitesse et de la longueur des trains.

Art. 15. — Les trains se composeront de deux voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 20 mètres.
La vitesse des trains en marche ou des voitures isolées sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Durée de la concession.

Art. 16. — La durée de la concession du réseau mentionné à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin en même temps que celle du premier réseau accordée par décret du 21 août 1877, c'est-à-dire le 22 août 1919.
Art. 17 à 22 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Tarif des droits à percevoir.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Chacune des lignes désignées à l'article 2 sera divisée en deux sections, les points de sectionnement étant placés : pour la ligne des Ponts, à la place de la République; pour la ligne de la route de Rennes, entre le pont Morand et le carrefour des rues Talensac et Châteaubriand.

Le prix total à percevoir de chaque voyageur sera de 0f,10 pour le parcours partiel ou entier d'une seule section; 0f,20 pour le parcours partiel ou entier de deux sections consécutives.

Quand les voyageurs passeront des lignes qui font l'objet de la présente concession sur celle précédemment concédée et actuellement exploitée sur les quais de la Loire, entre Doulon et Chantenay, ou *vice versa*, avec ou sans changement de voiture, ils n'auront dans aucun cas à payer plus de 0f,30 pour la place entière, et 0f,15 pour la demi-place, lorsqu'il y aura lieu d'appliquer le demi-tarif comme il est dit ci-dessous, quel que soit le nombre des sections parcourues par eux dans un même trajet, sur l'ancien et le nouveau réseau. En outre, pour la ligne de la route de Rennes, le parcours de la place du Commerce au pont Morand, ou *vice versa*, bien qu'effectué partie sur l'ancienne ligne et partie sur la nouvelle, ne comptera que pour une section.

Les places d'impériale et de plate-forme sont assimilées pour le prix à celles d'intérieur. Des billets d'aller et retour pourront être accordés avec une réduction d'un quart sur le prix du trajet double.

Il sera créé en faveur des ouvriers des cartes d'abonnement valables seulement les jours non fériés : le matin, de sept à neuf heures, et le soir, de six à neuf heures, au prix réduit de 1 franc par semaine.

TARIF. PAR TÊTE ET PAR SECTION OU FRACTION DE SECTION.		PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
Grande vitesse.		fr.	fr.	fr.
Voyageurs. . .	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (classe unique).	0,07	0,03	0,10
Enfants	Au-dessous de quatre ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De quatre à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans une même voiture, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Militaires . . .	Les sous-officiers et soldats en uniforme ne payeront que demi-place			

Les prix déterminés ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'État.

S'il est établi ultérieurement un service pour le transport des marchandises, les conditions et les tarifs en seront arrêtés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Art. 24 à 27. — (Néant).

Abaissement des tarifs.

Art. 28 (*du type*).

Délai d'expédition.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs.

Art. 30 à 32. — (Néant).

Traités particuliers.

Art. 33 (*du type*).

Art. 34. — (Néant).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35 (*du type*).

Art. 36. — (Néant).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Frais de contrôle.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser, chaque année, à la date du 30 juin, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Cette somme sera versée à la caisse du trésorier-payeur général à Nantes. Elle sera due, pour la ligne des Ponts, à partir de la date du décret de concession, et, pour la ligne de la route de Rennes, deux ans au plus tard.

Cautionnement.

Art. 38. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 11.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite Caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 39 à 41 (*du type*).

(N° 132)

[2 août 1887]

Décret qui autorise l'établissement et l'exploitation d'un élévateur flottant pour le débarquement des grains dans les bassins du port de Dunkerque.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la pétition en date du 23 octobre 1883, par laquelle les sieurs Devoulf-Cailleret et fils, négociants à Dunkerque, sollicitent l'autorisation d'exploiter un élévateur flottant dans les bassins du port de Dunkerque;

Vu le dossier de l'enquête à laquelle cette demande a été soumise, notamment le procès-verbal de la commission d'enquête du 13 juin 1885;

Vu la délibération de la chambre de commerce de Dunkerque du 30 mai 1884;

Vu les rapports des ingénieurs des travaux maritimes du département du Nord des 27 octobre-20 novembre 1883, 3-5 août 1885 et 26 février 13 mars 1886;

Vu la lettre du préfet du Nord du 17 août 1885;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées des 8 janvier 1884 et 27 octobre 1885;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les sieurs Devoulf-Cailleret et fils, négociants à Dunkerque, sont autorisés à exploiter un élévateur à grains flottant dans les bassins du port de Dunkerque, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

. . . .

CAHIER DES CHARGES ET TARIF.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Objet de l'autorisation.

Art. 1er. — L'exploitation de l'élevateur flottant pour le débarquement des grains et graines, que les sieurs *Devoulf-Cailleret* et fils sont autorisés à

mettre à la disposition du commerce dans le port de Dunkerque, est soumise aux conditions déterminées par le présent cahier des charges.

Nature de l'autorisation.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur des permissionnaires.

L'usage de l'élévateur est toujours facultatif pour le public et il est subordonné aux nécessités du service général du port, dont l'administration est seule juge.

L'administration se réserve le droit d'autoriser l'établissement dans le port d'autres appareils de même nature, sans que les permissionnaires puissent élever aucune réclamation.

TITRE II.

ENTRETIEN.

Entretien de l'élévateur.

Art. 3. — L'élévateur flottant établi par les permissionnaires doit être constamment entretenu en bon état par leurs soins, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel il est destiné.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par les permissionnaires, il y sera pourvu d'office à la diligence des ingénieurs du port, à la suite d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet. Le montant des avances faites par le service du port sera remboursé par les permissionnaires au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Responsabilité vis-à-vis des tiers.

Art. 4. — Les permissionnaires sont responsables, vis-à-vis des tiers, de la réparation des dommages provenant du défaut de solidité ou d'entretien de l'élévateur.

Frais de construction et d'entretien.

Art. 5. — Tous les frais de premier établissement, de modification et d'entretien sont à la charge des permissionnaires.

Indemnités aux tiers.

Art. 6. — Les permissionnaires ont à leur charge, sauf recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite de l'entretien ou du fonctionnement de l'élévateur.

Effets du libre usage du port.

Art. 7. — Les permissionnaires ne peuvent élever contre l'administration aucune réclamation en raison du trouble ou des interruptions de service qui résulteraient, pour l'élévateur, soit de mesures temporaires, d'ordre et de police prises par le service du port, soit de travaux exécutés sur le domaine public tant par l'administration que par les particuliers régulièrement autorisés.

Contrôle de la construction et de l'entretien.

Art. 8. — Les travaux de premier établissement, de modification et d'entretien sont exécutés sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

Police du port.

Art. 9. — L'autorisation ne confère aux permissionnaires aucun droit d'intervention dans le placement et le déplacement des navires, dans la police de la grande voirie ni dans celle de la circulation du port.

TITRE III.

EXPLOITATION.

Ordre d'admission à l'usage de l'élévateur.

Art. 10. — L'élévateur flottant est mis à la disposition des navires suivant l'ordre des demandes.

Les demandes sont inscrites, à cet effet, dans l'ordre et à la date de leur production, sur un registre à souche tenu par les soins des permissionnaires.

Ce registre est communiqué sans déplacement à toutes les personnes intéressées à en prendre connaissance.

Si un navire inscrit ne se présente pas à son rang, il prend le premier tour dont il est en mesure de profiter.

Les bâtiments appartenant à l'État ou employés au service de l'État ont la priorité sur tous les autres pour l'usage des engins. Ils ne sont pas astreints aux inscriptions prévues ci-dessus. En cas d'urgence et sur la réquisition du capitaine du port, l'élévateur, s'il est employé par d'autres navires, peut être enlevé à ces navires pour être affecté immédiatement aux opérations des bâtiments appartenant à l'État ou employés au service de l'État.

Obligations des permissionnaires en ce qui concerne l'élévateur.

Art. 11. — Les permissionnaires sont tenus de faire fonctionner leur élévateur, non seulement pendant les jours et heures réglementaires du travail de la douane, mais encore en dehors de ces périodes de jour et de nuit, quand ce travail aura été autorisé par la douane, sur la demande de la personne qui devra faire usage de l'élévateur.

Obligations des usagers.

Art. 12. — Ceux qui font usage de l'élévateur doivent employer un nombre d'hommes, de wagons ou de bélandres suffisant pour ne pas laisser chômer l'engin, faute de quoi il peut être immédiatement mis à la disposition du premier des inscrits suivants qui est en situation de l'utiliser.

Ceux qui veulent travailler en dehors des jours et heures réglementaires du travail de la douane doivent en faire la déclaration écrite au moins six heures avant le commencement du travail supplémentaire, en produisant, s'il y a lieu, l'autorisation de la donane.

Suspension des opérations.

Art. 13. — Si l'agent des permissionnaires chargé de la conduite de l'élévateur trouve qu'il y a danger ou inconvénient à continuer le travail au moyen de l'élévateur, ou si l'élévateur doit être déplacé par ordre des ingénieurs ou des officiers de port, les personnes qui font usage de l'élévateur doivent immédiatement suspendre les opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre, sans avoir droit à aucune indemnité, même si l'interruption du travail est occasionnée par un défaut de l'élévateur. Mais, dans ce dernier cas, elles ne payent que le temps pendant lequel elles ont pu en faire usage.

Le paragraphe 1er du présent article est applicable au cas où l'élévateur serait employé pour le compte des permissionnaires mêmes.

Règlements du port et mesures de police.

Art. 14. — Les permissionnaires sont soumis aux règlements du port.

Ils doivent se conformer aux arrêtés que prend le préfet, les permissionnaires entendus, pour réglementer, dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port et du bon emploi des ouvrages de l'État, le stationnement, les mouvements et le fonctionnement de l'élévateur.

Ils sont tenus de déplacer l'élévateur en service ou non, toutes les fois qu'ils en sont requis soit par les officiers du port pour les besoins de l'exploitation du port, soit par les ingénieurs du port pour les réparations à exécuter aux ouvrages de l'État.

Ces déplacements sont ordonnés verbalement aux agents des permissionnaires, qui doivent obtempérer immédiatement aux injonctions des officiers de port et des ingénieurs, faute de quoi lesdits agents sont personnellement passibles de procès-verbaux de contravention à la police de la grande voirie, et il est procédé d'office à l'exécution des ordres des officiers de port et des ingénieurs aux frais des contrevenants, sauf recours contre les permissionnaires, civilement responsables.

Mesures de détail.

Art. 15. — Les mesures de détail relatives à l'application du présent cahier des charges, en ce qui concerne notamment les obligations respectives des permissionnaires et des personnes qui font usage de leurs appareils, ainsi que les mesures de détail relatives à l'application des tarifs, sont arrêtées par le préfet, es permissionnaires entendus.

Agents des permissionnaires.

Art. 16. — Les agents et gardiens que les permissionnaires emploient pour la surveillance et la garde de l'élévateur peuvent être commissionnés par le préfet et assermentés devant le tribunal de première instance.

Ils sont, dans ce cas, assimilés aux gardes des particuliers.

Ils ont des signes distinctifs de leurs fonctions.

Sous-traités.

Art. 17. — Les permissionnaires peuvent, avec le consentement du ministre des travaux publics, confier à des entrepreneurs agréés par lui l'exploitation de

l'élévateur et la perception des taxes fixées par le tarif. Mais, dans ce cas, les permissionnaires demeurent personnellement responsables, tant envers l'administration qu'envers les tiers, de l'accomplissement de toutes les obligations que leur impose le présent cahier des charges.

Contrôle de l'exploitation.

Art. 18. — L'exploitation de l'élévateur est faite sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

TITRE IV.

TARIFS.

Durée.

Art. 19. — Pour indemniser les permissionnaires des travaux et dépenses qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils en rempliront toutes les obligations, le gouvernement leur accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage de l'élévateur, des taxes dont le montant est déterminé par le tarif ci-après :

Taxes maxima.

Art. 20. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues, à partir de la mise à la disposition du commerce de l'élévateur, sont les suivantes :

1° Débarquement, pesage et mise à quai, en bélandres ou en allèges, en vrac, un franc par mille kilogrammes. 1f,00

2° Débarquement, pesage, aération du grain et livraison sur bascule de l'élévateur, en sacs réglés au poids demandé, un franc vingt-cinq centimes par mille kilogrammes. 1f,25

3° Débarquement, pesage, aération du grain, repesage et livraison à quai, en bélandres ou en allèges, en sacs réglés au poids demandé, un franc cinquante centimes par mille kilogrammes. 1f,50

4° Débarquement, pesage, ventilation, nettoyage, criblage, repesage et mise à quai, en bélandres ou en allèges, en vrac, deux francs cinquante centimes par mille kilogrammes. 2f,50

5° Débarquement, pesage, ventilation, nettoyage, criblage et livraison à quai, en bélandres ou en allèges, en sacs réglés au poids demandé, trois francs par mille kilogrammes. 3f,00

Les prix ci-dessus sont applicables aux blés sains de toute provenance. Ils seront augmentés de dix pour cent pour les orges et les graines oléagineuses et de vingt pour cent pour les avoines.

Les taxes afférentes au déchargement des marchandises seront fixées d'après le poids réel de ces marchandises pour mille kilogrammes et pourront varier avec le poids des colis.

Application du tarif de l'élévateur.

Art. 21. — Les taxes pour l'usage de l'élévateur sont dues par celui qui a fait la demande prévue à l'article 10 ci-dessus.

Toute fraction de tonne de mille kilogrammes donne lieu à la perception du tarif pour une tonne.

Frais compris dans les taxes.

Art. 22. — Les permissionnaires ont à faire avec leur élévateur, en le transportant partout où il le faudra, les opérations suivantes, mais ces opérations seulement :

Prendre les grains dans toute l'étendue de la cale du navire accosté le long de l'élévateur, les peser et les verser directement en vracs, soit à quai, soit en bélandres ou en allèges accostées le long de l'élévateur;

Ou bien encore, après le pesage, les aérer ou les livrer sur la bascule de l'élévateur en sacs réglés au poids demandé;

Ou bien encore, après le premier pesage et l'aération, les repeser et les livrer à quai, en bélandres ou en allèges, en sacs réglés au poids demandé;

Ou bien encore, après le premier pesage, les ventiler, nettoyer et cribler, les repeser et les mettre à quai, en bélandres ou en allèges, soit en vrac, soit en sacs réglés au poids demandé, le tout suivant la demande de celui qui doit les taxes.

Toutes les autres mains-d'œuvre et fournitures seront à la charge des personnes qui font usage des appareils, notamment la fourniture des sacs à bord de l'élévateur et les déplacements du navire, des bélandres et des allèges.

Perception des taxes.

Art. 23. — La perception des taxes doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Toutefois cette clause ne s'applique pas aux traités qui pourraient intervenir entre les permissionnaires et l'État, dans l'intérêt des services publics de l'État.

Il peut, en outre, être établi des abonnements à prix réduits en faveur des lignes régulières de navigation jouissant d'une place à quai spéciale en vertu d'arrêtés préfectoraux intervenus et à intervenir. Le tarif de ces abonnements doit être soumis à l'homologation du ministre des travaux publics. Toute réduction de taxe ou tout avantage consenti par abonnement en faveur d'une ligne régulière doit être accordé de droit à toute autre ligne régulière qui se soumet aux mêmes conditions.

Abaissement des taxes.

Art. 24. — Les permissionnaires peuvent, s'ils le jugent convenable, abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par les tarifs maxima.

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification du tarif est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des taxes modifiées ne peut avoir lieu qu'après l'homologation du ministre des travaux publics.

Contrôle des perceptions.

Art. 25. — Le tarif en vigueur à toute époque est porté à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente, le plus près possible des appareils et aux endroits indiqués par le capitaine de port.

Les permissionnaires sont responsables de la conservation de ces affiches et les remplacent toutes les fois qu'il y a lieu.

L'état des perceptions est constaté par un registre à souche avec indication détaillée, sur la souche comme sur le reçu détaché, de toutes les perceptions opérées.

Ce registre doit être représenté à toute réquisition aux ingénieurs du port, qui en contrôlent la tenue.

Services accessoires.

Art. 26. — En dehors des tarifs fixés à l'article 20, le ministre des travaux publics, sur la proposition des permissionnaires, arrête annuellement les taxes relatives aux services accessoires comportant l'emploi de l'élévateur non prévues au présent cahier des charges, dont les permissionnaires viendraint à se charger dans l'intérêt de la bonne exploitation du port.

TITRE V.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION. — SUPPRESSION DE L'ÉLÉVATEUR.

Durée de l'autorisation.

Art. 27. — La durée de l'autorisation est fixée à dix ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Retrait de l'autorisation.

Art. 28. — Faute par les permissionnaires de remplir les obligations qui leur sont imposées par le présent cahier des charges, ils encourront le retrait de l'autorisation.

Le retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après mise en demeure, par décret rendu en Conseil d'État sur le rapport du ministre des travaux publics, les permissionnaires entendus.

Interruption de service.

Art. 29. — Dans le cas d'interruption partielle ou totale des services confiés aux pétitionnaires, le ministre des travaux publics prendra immédiatement, aux frais et risques des permissionnaires, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le retrait de l'autorisation ou jusqu'à ce que les permissionnaires se soient remis en mesure de continuer leurs opérations.

Suppression de l'élévateur.

Art. 30. — Dans le cas où, à une époque quelconque, il serait reconnu nécessaire dans l'intérêt public de supprimer soit momentanément, soit définiti-

vement, leurs installations, les permissionnaires devront, à la première réquisition de l'administration supérieure, cesser leur exploitation et évacuer les lieux.

Cette suppression ne donnera lieu à aucune indemnité. Elle ne pourra être prononcée que dans les formes suivies par la présente autorisation.

Élection de domicile.

Art. 31. — Les permissionnaires sont tenus de faire élection de domicile à Dunkerque. Ils doivent avoir un bureau situé à proximité des quais et faire choix, s'ils en sont requis, d'un agent qui logera dans le bâtiment affecté audit bureau.

Cet agent a qualité pour recevoir, au nom des permissionnaires, toutes les notifications administratives.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Redevance.

Art. 32. — Les permissionnaires payeront à l'État, pour l'occupation de la surface du domaine public maritime recouverte par leur élévateur, une redevance annuelle de deux cent cinquante francs qui sera versée d'avance, au 1er janvier de chaque année, entre les mains du receveur des domaines à Dunkerque.

Cette redevance sera exigible à partir du jour où le décret d'autorisation aura été rendu.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans.

Frais d'impression et d'enregistrement.

Art. 33. — Les frais d'impression et d'enregistrement de toutes les pièces relatives à la présente autorisation resteront à la charge des permissionnaires.

Vu pour être annexé au décret en date de ce jour.

Paris, le 2 août 1887.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : S. DE HEREDIA.

(N° 133)

[5 août 1887]

Décret qui ouvre au Ministre des travaux publics, sur l'exercice de 1887, un crédit de 4.524.331f,99 à titre de fonds de concours pour l'exécution de divers travaux publics.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur le budget de l'exercice 1887, pour l'emploi de fonds de concours, des crédits additionnels montant ensemble à 4.524.331f,99, et répartis ainsi qu'il suit, savoir :

BUDGET ORDINAIRE.

Ire SECTION.

SERVICE ORDINAIRE.

Chap. xix.	Routes et ponts. — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations)	89.615f,20
— xxiii.	Navigation intérieure. — Rivières. — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations.). .	197.036 ,38
— xxiv.	Navigation intérieure. — Canaux. — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations.). .	8.006 ,03
— xxv.	Ports maritimes. — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations.)	243.306 ,61
— xxvi.	Phares, fanaux et balises. (Entretien et grosses réparations.)	4.920 ,00

IIe SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

Chap. xli.	Grosses réparations des chaussées des routes nationales.	1.500 ,00
— xlv.	Amélioration des rivières.	18.783 ,77
— xlvi.	Établissement et amélioration de canaux de navigation.	4.551 ,00

BUDGET DES DÉPENSES

SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

Chap. v.	Amélioration des rivières	60.540 ,00
— vi.	Établissement et amélioration de canaux de navigation.	53 098 ,00
— vii.	Amélioration et achèvement des ports maritimes.	2.315.000 ,00
— viii.	Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.	1.527.972 ,00
	Ensemble comme ci-dessus.	4.524.331f,99

Ladite somme de 4.524.331f,99 est répartie par entreprise, conformément à l'état B annexé au présent décret.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au trésor,

à titre de fonds de concours, pour les entreprises mentionnées audit article.

. . . .

(N° 134)

[4 août 1887]

Service de touage sur chaîne noyée pour le remorquage des bateaux sur la Seine.

Décret du Président de la République française qui rapporte le décret du 7 décembre 1885, qui a modifié l'article 11 du cahier des charges annexé au décret du 13 août 1856 autorisant l'établissement d'un service de touage, sur chaîne noyée, pour le remorquage des bateaux sur la Seine, entre l'écluse de la Monnaie, à Paris, et le pont de Montereau.

L'article 11 du cahier des charges annexé au déeret du 13 août 1856 est modifié ainsi qu'il suit :

« Le permissionnaire pourra transporter des marchandises pour son propre compte, mais sous la réserve expresse que ses bateaux ne seront remorqués que dans l'ordre de l'enregistrement, et qu'en outre, les bateaux autres que les siens seront, à quelque moment qu'ils se présentent, toujours remorqués les premiers, jusqu'à concurrence de la moitié de chaque convoi. »

(N° 135)

[5 août 1887]

Amélioration de la route départementale n° 9 d'Angers à Mamers (Maine-et-Loire).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'amélioration de la route départementale de Maine-et-Loire, n° 9, d'Angers à Mamers, dans la côte de Juigné-Béné, travaux à exécuter suivant le tracé indiqué en rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 5 novembre 1886, et qui est annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 136)

[14 août 1887]

Décret qui autorise la chambre de commerce de Saint-Malo à établir et à percevoir un droit de tonnage dans les ports de Saint-Malo et de Saint-Servan et de Solidor.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre du commerce et de l'industrie;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — L'article 2 du décret du 28 avril 1886 est modifié comme il suit :

« A partir du 1er septembre 1887, il sera établi dans les ports de Saint-Malo et de Saint-Servan, y compris le port de Solidor (Ille-et-Vilaine), sur les navires entrant chargés ou venant prendre charge dans lesdits ports, un droit de tonnage de :

« Vingt-cinq centimes par tonneau de jauge pour les voiliers;

« Trente centimes par tonneau de jauge pour les vapeurs;

« Dix centimes par tonneau de jauge pour les paquebots, chargés ou non, faisant un service régulier de voyageurs.

« Sont exempts de ce droit :

« 1° Les navires de l'État;

« 2° Les navires affectés au pilotage, ou bornage ou à la navigation de plaisance;

« 3° Les navires faisant le cabotage entre ports français;

« 4° Les navires armés pour les grandes pêches maritimes;

« 5° Les navires pratiquant la pêche côtière;

« 6° Les navires en relâche, à moins qu'ils ne se livrent à quelque opération de commerce;

« 7° Les navires sur lest et repartant sans avoir pris de chargement. »

Art. 2. — L'article 3 du décret précité est également modifié de la manière suivante :

« La perception du droit de tonnage est concédé à la chambre de commerce de Saint-Malo pour le produit en être exclusivement affecté au paiement des annuités, intérêts et amortissement de l'emprunt que ladite chambre a été autorisée à contracter par l'article 1er du décret du 28 avril 1886.

« Cette perception cessera immédiatement après que le produit du droit de tonnage aura atteint, en capital et intérêts, la somme nécessaire au remboursement du susdit emprunt et au plus tard le 1er septembre 1929. »

Art. 3. — Sont et demeurent abrogées toutes les dispositions du décret du 28 avril 1886 contraires à celles du présent décret.

. . . .

(N° 137)

[17 août 1887]

Décret qui approuve la substitution aux sieurs Brousseau et Hubert, de la Société anonyme dite Compagnie du chemin de fer d'intérêt local à crémaillère de la Turbie (Rigi d'hiver), pour la concession du chemin de fer du plateau du Carnier à la route nationale n° 7, territoire de la Turbie (Alpes-Maritimes).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée, conformément à la délibération susvisée du conseil municipal de la Turbie, en date du 23 décembre 1886, la substitution aux sieurs *Brousseau et Hubert*, de la société anonyme dite *Compagnie du chemin de fer d'intérêt local à crémaillère de la Turbie* (*Rigi d'hiver*), pour la concession

du chemin de fer du plateau du Carnier à la route nationale n° 7, territoire de la Turbie, telle qu'elle résulte de la convention annexée à la loi du 17 août 1885.

. . . .

(N° 138)

[22 août 1887]

Amélioration de la navigation de la Seine. — Prise de possession de terrains.

Décret du Président de la République française qui autorise la prise de possession d'urgence, pour l'exécution des travaux projetés en vue de l'amélioration de la navigation de la Seine entre Paris et Rouen, de plusieurs parcelles de terrains non bâties, sises au territoire de la commune de Saint-Aubin-Jouxte-Boulleng (Seine-Inférieure), lesdites parcelles indiquées sur l'état et figurées par des teintes roses sur le plan parcellaire annexé au présent décret.

(N° 139)

[22 août 1887]

Amélioration du port et de la rivière de Morlaix.

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux d'amélioration du port et de la rivière de Morlaix, conformément aux dispositions du projet dressé, les 10 novembre 1886, 3 février 1887, par les ingénieurs du département du Finistère et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 28 février 1887.

2° Il est pris acte de l'offre faite par la chambre de commerce de Morlaix, dans sa délibération du 3 juin 1887 de participer pour 43.000 francs à la dépense de ces travaux, évalués à 130.000 fr.

3° La dépense à la charge de l'État, soit 87.000 francs, sera prélevée sur les ressources inscrites à la deuxième section du

budget du ministère des travaux publics (*Amélioration des ports maritimes*).

(N° 140)

[3 septembre 1887]

Legs fait par M. Fontanne à l'École des mines de Paris.

Décret du Président de la République française qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, pour l'École des mines, le legs fait à cet établissement par M. *Fontanne*.

(N° 141)

[3 septembre 1887]

Donation d'un titre de rente de 200 francs à l'École des ponts et chaussées.

Décret du Président de la République française qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, pour l'École des ponts et chaussées, la donation d'un titre de rente de 200 francs faite par Me veuve *Tarbé de Saint-Hardouin*.

(N° 142)

[7 septembre 1887]

Décret portant réorganisation du comité consultatif des chemins de fer.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 31 janvier 1878, instituant un comité consultatif des chemins de fer;

Vu le décret du 21 mai 1879;

Vu le décret du 24 novembre 1880, portant réorganisation de comité;

Vu le décret du 20 mars 1828;

Vu le décret du 21 février 1885;

Vu les deux décrets du 10 février 1886;

Vu le décret du 28 octobre 1886;

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — Le comité consultatif des chemins de fer est composé de trente-deux membres nommés par décret et de quatre membres de droit.

Les 32 membres nommés par décret comprennent :

9 membres du Parlement, dont trois sénateurs et six députés;

4 membres du Conseil d'État, de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie;

3 membres de la chambre de commerce de Paris;

2 représentants du ministère des finances;

1 représentant du ministère du commerce et de l'industrie;

1 représentant du ministère de l'agriculture;

1 représentant du ministère de la guerre ;

3 membres du corps des ponts et chaussées;

1 membre du corps des mines;

1 administrateur des compagnies de chemins de fer;

2 membres de la société des ingénieurs civils;

2 représentants de sociétés industrielles;

1 entrepreneur de travaux publics;

1 ouvrier ou employé des compagnies de chemins de fer.

Sont membres de droit :

Le directeur général des douanes ;

Le directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics;

Le directeur des routes, de la navigation et des mines au ministère des travaux publics;

Le directeur du personnel, du secrétariat et de la comptabilité au ministère des travaux publics.

Art. 2. — Les inspecteurs généraux chargés de la direction des services du contrôle et de l'exploitation des chemins de fer ont entrée dans le comité avec voix délibérative pour les affaires de leur service et voix consultative pour les autres affaires.

Un secrétaire et un secrétaire adjoint sont attachés au comité par arrêté ministériel, avec voix consultative.

Trois auditeurs au Conseil d'État, attachés à la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie sont adjoints, par arrêté ministériel, au comité, en qualité de rapporteurs pour les affaires d'importance secondaire. Ils ont voix consultative.

Art. 3. — Le comité est présidé par le ministre des travaux publics.

Un vice-président est nommé chaque année par arrêté ministériel pour présider les séances en l'absence du ministre, assurer la marche du service et désigner les rapporteurs.

Art. 4. — Les membres du comité consultatif sont nommés pour deux ans. Les membres sortants peuvent être renommés.

Par mesure transitoire, le premier renouvellement n'aura lieu que le 31 décembre 1889.

Art. 5. — Cesseront de plein droit de faire partie du comité les membres qui n'exerceront plus les fonctions qui ont motivé leur nomination.

Ils seront immédiatement remplacés par des membres choisis dans les catégories qu'ils représentaient eux-mêmes, conformément aux dispositions de l'article 1er.

Art. 6. — Le comité est nécessairement consulté :

Sur l'homologation des tarifs ;

Sur l'interprétation : 1° des lois et règlements relatifs à l'exploitation commerciale des chemins de fer; 2° des actes de concession; 3° des cahiers des charges;

Sur les rapports des administrations de chemins de fer entre elles ou avec les concessionnaires des embranchements;

Sur les traités passés par les administrations de chemins de fer et soumis à l'approbation du ministre;

Sur les demandes en autorisation d'émission d'obligations;

Sur les demandes d'établissement de stations ou de haltes sur les lignes en exploitation;

Sur les réclamations relatives à la marche des trains;

Sur les vœux ou pétitions tendant à la création de nouveaux trains.

Art. 7. — Le comité délibère en outre et fournit son avis sur toutes les autres questions qui lui sont soumises par le ministre, relativement à l'établissement ou à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général, d'intérêt local ou des tramways, notamment sur le mode à adopter pour la mise en exploitation des lignes nouvelles, sur le rachat des concessions ou la fusion des compagnies. Il donne également son avis sur toutes les questions relatives à l'organisation, par les soins des compagnies, de caisses de retraite, d'économats et toutes autres institutions analogues.

Art. 8. — Le comité délibère sur un rapport écrit, présenté

par un des membres, ou par un des secrétaires, ou par un des auditeurs au Conseil d'État, adjoints comme rapporteurs.

Des sous-comités institués par arrêtés ministériels peuvent être chargés d'émettre, au lieu et place du comité, un avis sur les affaires de moindre importance.

Art. 9. — Le comité peut, avec l'assentiment du ministre, procéder à des enquêtes.

Il entend les représentants des administrations de chemins de fer, ainsi que ceux du commerce et de l'industrie, toutes les fois qu'il le juge utile pour éclairer ses délibérations. Il les convoque soit spontanément, soit sur leur demande.

Art. 10. — Le comité se réunit en dehors de la période des vacances au moins une fois par semaine et aussi souvent que les besoins du service l'exigent.

Pendant la période des vacances, qui comprend les mois d'août et de septembre, le comité se réunit aux dates fixées par le ministre. Il ne peut y avoir, pendant cette période, moins d'une séance par mois.

Les membres reçoivent des jetons de présence dont la nature et la valeur sont fixées par arrêté ministériel.

. . . .

(N° 143)

[9 septembre 1887]

Rachat du pont suspendu de la Madeleine sur le Lot (Aveyron et Lot).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique le rachat de la concession du pont suspendu de la Madeleine, sur le Lot, départements de l'Aveyron et du Lot (route nationale n° 122);

2° Il sera procédé à ce rachat par les soins de l'État, et la dépense, à la charge du Trésor, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics, pour le rachat des ponts à péage desservant les routes nationales;

3° Il est pris acte des engagements souscrits par les conseils

généraux de l'Aveyron et du Lot, en vertu de leurs délibérations des 20 avril 1887 et 23 août 1884, de contribuer, chacun pour une subvention de 1.000 francs, au rachat précité ;

4° A défaut d'arrangement amiable entre l'État et les concessionnaires du pont de la Madeleine, la nomination du membre qui doit représenter l'administration dans la commission spéciale prévue par l'article 3 de la loi du 30 juillet 1880, sera faite par le préfet de l'Aveyron ;

5° Dans le cas où les deux membres nommés, l'un par le préfet, l'autre par le concessionnaire, ne parviendraient pas à se mettre d'accord sur la nomination du troisième membre à désigner par eux pour faire partie de la susdite commission, cette nomination serait faite par le président du tribunal de première instance de Rodez.

(N° 144)

[9 septembre 1887]

Décret qui détermine les formes suivant lesquelles la compagnie franco-algérienne sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État, des dépenses d'établissement, des recettes brutes et des dépenses d'exploitation de diverses lignes de chemins de fer qui lui ont été concédées.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

TITRE Ier.

JUSTIFICATION DES FRAIS D'ÉTABLISSEMENT, EN CE QUI CONCERNE LES LIGNES D'AÏN-THIZY A MASCARA, DE KRALFALLA A MODZBAH ET A MÉCHÉRIA, ET DE MÉCHÉRIA A AÏN-SEFRA.

Art. 1er. — 1° En ce qui concerne la ligne d'Aïn-Thizy à Mascara :

Le compte des dépenses de premier établissement et celui des dépenses complémentaires d'établissement faites postérieurement à l'ouverture de la ligne à l'exploitation sont établis pour l'appli-

cation de la garantie de revenu ou de partage des bénéfices, d'après les bases fixées par les articles 3 et 4 de la convention du 12 juillet 1883.

La compagnie remet au ministre des travaux publics, dans les trois premiers mois de chaque année, le compte de ses dépenses d'établissement arrêté au 31 décembre de l'année précédente.

Toutefois un premier compte des dépenses du premier établissement proprement dit, arrêté à la date de l'ouverture de la ligne à l'exploitation, devra être remis à la compagnie dans les trois mois qui suivront ladite ouverture.

Le compte général des dépenses afférentes au premier établissement proprement dit, arrêté conformément à l'article 4 de la convention du 12 juillet 1888, sera également remis par la compagnie au ministre des travaux publics dans les trois premiers mois de sa clôture définitive.

2° En ce qui concerne la ligne de Kralfallah à Modzbah et à Méchéria :

La compagnie remet au ministre des travaux publics, dans les trois premiers mois de chaque année, le compte arrêté au 31 décembre de l'année précédente des dépenses complémentaires et allocations prévues aux trois derniers alinéas de l'article 5 et à l'avant-dernier alinéa de l'article 10 de la convention du 23 mai 1885.

3° En ce qui concerne la ligne de Méchéria à Aïn-Sefra :

La compagnie remet au ministre des travaux publics, dans les trois premiers mois de chaque année, le compte arrêté au 31 décembre de l'année précédente des dépenses complémentaires et allocations prévues au dernier alinéa de l'article 4 de la convention du 15 avril 1886.

Sont déduits des comptes d'établissement spécifiés aux paragraphes 1°, 2° et 3° ci-dessus, les produits de l'aliénation des propriétés immobilières et, en outre, pour la ligne d'Aïn-Thizy à Mascara, les produits bruts de toute nature jusqu'à sa mise en exploitation exclusivement.

TITRE II.

JUSTIFICATION DES RECETTES BRUTES ET DES DÉPENSES D'EXPLOITATION DES LIGNES.

Art. 2. — Dans le premier trimestre de chaque année, la compagnie remet au ministre des travaux publics, pour chaque ligne, des comptes détaillés relevés d'après ses registres et comprenant, pour l'année précédente :

Les recettes brutes de l'exploitation,

Les frais d'exploitation établis à forfait, d'après les recettes brutes kilométriques, suivant le barême ou la formule fixés par les conventions.

Pour chacune des lignes d'Aïn-Thizy à Mascara, de Mostaganem à Tiaret, et de Kralfallah à Modzbah et à Méchéria, la compagnie produit le compte des dépenses effectives d'exploitation, dans le cas où le produit brut est inférieur à 6.500 francs par kilomètre.

La compagnie joint à ces comptes le calcul soit des sommes à avancer par l'État au titre de sa garantie, conformément aux conventions, soit des excédents à affecter réciproquement à parfaire le revenu garanti pour chacune des lignes, par application de l'article 7 de la convention du 15 avril 1886, soit, enfin, des sommes à verser à l'État, à titre de remboursement de ses avances ou de partage des bénéfices, en vertu dudit article 7.

Pour la détermination des recettes kilométriques, les longueurs sont comptées d'après les procès-verbaux de chaînage dressés contradictoirement avec la compagnie, abstraction faite des voies de service.

Art. 3. — Le compte des recettes comprend les produits bruts de toute nature, et notamment les produits de placement de fonds de l'exploitation ; sont exceptés ceux provenant d'établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation des chemins de fer et ceux qui doivent être déduits des dépenses d'établissement, comme il est dit à l'article 1er.

Les produits des immeubles acquis par la compagnie pour l'établissement des chemins de fer sont aussi portés au compte des recettes jusqu'au jour de l'aliénation qui en sera autorisé par l'État.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics détermine, la compagnie entendue, tant en ce qui concerne les comptes prévus au présent titre qu'en ce qui concerne ceux qui font l'objet du titre 1er, les justifications à produire à l'appui de ces comptes, dont les développements par article sont présentés conformément aux modèles arrêtés par lui.

TITRE III.

APPLICATION DE LA GARANTIE.

Affectation des excédents de revenus.

Art. 5. — Les comptes prévus par les articles 1, 2 et 3 ci-dessus sont soumis à l'examen de la commission instituée par le

décret du 28 mars 1883 pour l'examen des comptes des compagnies de chemins de fer.

La compagnie est tenue de représenter les registres, pièces comptables, correspondances et tous autres documents que la commission juge nécessaires à la vérification des comptes.

La commission peut se transporter au besoin, par elle-même ou par ses délégués, soit au siège social de la compagnie, soit dans les gares, ateliers et bureaux des chemins de fer.

Elle adresse son rapport, avec les comptes et les pièces justificatives, au ministre des travaux publics qui, après communication au ministre des finances, arrête, sauf le recours de la compagnie au Conseil d'État par la voie contentieuse, le règlement définitif des comptes et fixe soit le montant des avances à la charge du Trésor, soit le montant des sommes à verser à l'État à titre de remboursement de ses avances cumulées avec intérêt à 4 p. 100 ou de partage des bénéfices.

Art. 6. — Indépendamment des comptes définitifs annuels qui font l'objet des articles 1, 2 et 3 ci-dessus, la compagnie remet au ministre des travaux publics, dans les trois mois qui suivent chaque trimestre, des comptes provisoires établis sur les mêmes bases pour le trimestre écoulé.

S'il paraît résulter de ces comptes provisoires trimestriels qu'il y a lieu à l'application, soit de la garantie de revenu, soit des clauses relatives au remboursement des avances faites par l'État ou au partage des bénéfices, le ministre des travaux publics, sur la demande de la compagnie, sur le rapport de la commission de vérification et après communication au ministre des finances, fixe le montant des sommes qui doivent être versées par l'État à la compagnie ou réciproquement par la compagnie à l'État. Ces versements ont lieu dans les trois mois de la remise des comptes provisoires, jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes, le surplus ne devant être payé qu'après complet apurement des comptes définitifs annuels.

Art. 7. — Dans le cas où le règlement définitif des comptes de l'année, arrêté ainsi qu'il est dit plus haut à l'article 5, fait connaître que les sommes payées par l'État, en vertu de l'article 6 ci-dessus, ont été trop considérables, la compagnie doit rembourser immédiatement l'excédent au Trésor avec les intérêts à 4 p. 100 par an.

Lorsque ce règlement définitif fait ressortir que les sommes payées à l'État, en vertu dudit article 6, à titre de remboursement de ses avances, cumulées avec intérêts à 4 p. 100 ou de par-

tage des bénéfices, ont été trop faibles, le surplus est versé par la compagnie au Trésor, dans la huitaine de la notification de l'arrêté de règlement.

TITRE IV.

CONTRÔLE ET SURVEILLANCE.

Art. 8. — Un ou plusieurs commissaires, désignés par le ministre des travaux publics, peuvent être chargés, sous l'autorité du ministre, de surveiller dans l'intérêt de l'État, tous les actes de la gestion financière de la compagnie.

Art. 9. — La compagnie leur communique, à toute époque, sans déplacement et, au besoin, dans un local à ce destiné, les registres de ses délibérations, ses livres-journaux, ses écritures et sa correspondance; elle leur fournit, en outre, tous documents, renseignements écrits ou oraux qu'ils jugent nécessaires pour constater la situation active et passive de la compagnie.

Art. 10. — L'un des commissaires désignés par le ministre des travaux publics a droit d'assister à toutes les séances de l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie.

Art. 11. — Les opérations financières et la comptabilité de la compagnie sont, en outre, soumises aux vérifications de l'inspection des finances qui a, pour l'accomplissement de cette mission, tous les droits dévolus par les articles 8 et 9 du présent décret aux commissaires désignés par le ministre des travaux publics.

TITRE V.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 12. — La compagnie est tenue de remettre au ministre des travaux publics, dans le mois de janvier de chaque année, un projet de budget des recettes et des dépenses qui forment les éléments du compte de la garantie afférente à l'année d'exploitation, commençant le 1er janvier suivant; à ce projet sont joints des calculs détaillés faisant ressortir le montant présumé des avances à faire par l'État à la compagnie ou des sommes à verser par la compagnie à l'État.

La compagnie fait connaître ultérieurement au ministre les modifications qu'il y a lieu d'apporter à ce projet de budget et à ces calculs.

Art. 13. — Le ministre des travaux publics et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 145)

[19 septembre 1887]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, *un crédit de* 6.800.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor pour la construction par l'État de diverses lignes concédées aux compagnies de l'Est, de Paris-Lyon-Méditerranée, Orléans et de l'Ouest.* (*Bull. des lois*, XII° série, n° 113, p. 1090.)

(N° 146)

[19 septembre 1887]

Décret qui modifie l'article 2 *du décret du* 20 *mai* 1880 *relatif à la mise en circulation, pour le service des voyageurs, de voitures portant leur moteur avec elles ou de locomotives-tenders de faible poids remorquant une ou plusieurs voitures, sans interposition de fourgon.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — L'article 2 du décret du 20 mai 1880 (*) est complété par l'addition du paragraphe suivant :

« Il en sera de même pour un train composé de deux véhicules reliés à la machine par un frein continu. »

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

. . . .

(N° 147)

[29 septembre 1887]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement de deux sections de deux chemins de fer industriels dans l'intérieur du

(*) V. *Annales*, 1880, p. 1059.

périmètre de la concession des mines de Roche-la-Molière à Firminy (Loire).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement de deux sections de deux chemins de fer, dans l'intérieur du périmètre de la concession des mines de Roche-la-Molière et Firminy : 1° entre le puits des Granges et le puits du Ban n° 1; 2° entre les embranchements du Ban et de la Malafolie.

Ces sections, ainsi que les sections déjà exploitées par la compagnie, seront, à l'exception de celle du Cluzel au puits des Granges, qui est régie par le cahier des charges annexé au décret du 15 décembre 1855, soumises au cahier des charges annexé au présent décret.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution des sections à construire ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La compagnie des mines de Roche-la-Molière et Firminy est autorisée à construire la section du puits des Granges au puits du Ban n° 1 et la section comprise entre les embranchements du Ban et de la Malafolie, à ses frais, risques et périls, suivant le tracé indiqué au plan ci-dessus visé, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges également ci-dessus visé.

Les susdits plan et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Tracé.

Art. 1er. — Les chemins de fer qui font l'objet du présent cahier des charges sont :

1° Le chemin de fer qui va des aiguilles de la Niaret, sur la ligne de Roanne à Lyon par Saint-Étienne au Cluzel;

2° Le chemin de fer qui ira de Roche-la-Molière aux aiguilles du Ban, sur la ligne de Saint-Georges-d'Aurac à Saint-Étienne, par le puits des Granges et le puits du Ban n° 1, l'un et l'autre de la concession de Roche-la-Molière et Firminy, et se raccordera avec l'embranchement de la Malafolie.

Les sections à construire :

1° Du puits des Granges au puits du Ban n° 1;

2° Entre les embranchements du Ban et de la Malafolie, seront établies, conformément au projet d'ensemble qui a été présenté par la compagnie de Roche-la-Molière et Firminy, aux dates des 12 et 15 novembre 1884.

Approbation des projets de détail.

Art. 2. — Les projets de détail des divers ouvrages d'art des sections à construire (ponts, ponceaux, aqueducs, passages à niveau) devront, avant leur exécution, être soumis à l'approbation du préfet; ces projets seront communiqués aux services intéressés et adoptés, après conférences mixtes, s'il y a lieu, sur l'avis des diverses autorités compétentes.

Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement de ces ouvrages d'art avant que les projets en aient été régulièrement approuvés.

Exécution des travaux.

Art. 3. — La compagnie n'emploiera dans l'exécution de ses ouvrages que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau ou des chemins publics et particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Clôtures.

Art. 4. — Les chemins de fer seront séparés des propriétés riveraines par des murs, haies, ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront agréés par le préfet; la compagnie pourra, en vertu des articles 20 et 22 de la loi du 11 juin 1880, être dispensée de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie, mais elle devra fournir des justifications spéciales pour être dispensée d'en établir :

1° Dans la traversée des lieux habités;

2° Dans les parties contiguës à des chemins publics;

3° Sur 10 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau et des stations.

Barrières et maisons de garde des passages à niveau.

Art. 5. — Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, les types de barrières qu'elle devra poser aux passages à niveau ainsi que les abris et maisons de garde à établir.

Il peut dispenser d'établir des maisons de garde ou abris ou même de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

Contrôle et surveillance des travaux.

Art. 6. — Les travaux des sections à construire seront soumis au contrôle

et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du ministre des travaux publics.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés ou gardés pendant la nuit.

Réception des travaux.

Art. 7. — Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à la reconnaissance de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le préfet désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorisera, s'il y a lieu, la mise en circulation des trains sur la voie ferrée.

Bornage et plan cadastral.

Art. 8. — Immédiatement après l'achèvement des travaux, et au plus tard six mois après la mise en exploitation, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire des sections nouvellement construites, avec chaque propriétaire riverain, en présence d'un représentant du département, ainsi qu'un plan cadastral des chemins de fer et de leurs dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressé aux frais des concessionnaires et déposée aux archives de la préfecture.

Les terrains acquis par les concessionnaires postérieurement au bornage général en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendraient partie intégrante des chemins de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Entretien.

Art 9. — Les chemins de fer et toutes leurs dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Si, par suite de défaut d'entretien ou pour toute autre raison, l'exploitation présentait certains dangers, le préfet pourra interdire la circulation des trains jusqu'à ce que la ligne ait été remise en bon état et que toute cause de danger ait disparu.

Dans le cas où, soit la facilité et la sécurité de la circulation sur les voies publiques, soit le libre écoulement des eaux viendraient à être compromis, le préfet pourra y pourvoir d'office aux frais de la compagnie.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Gardiens.

Art. 10. — La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où la nécessité en aura été reconnue par le préfet, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation sur les points où les chemins de fer traversent à niveau des routes ou des chemins publics.

Lignes télégraphiques.

Art. 11. — La compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures qui pourront lui être prescrites pour assurer la sûreté de l'exploitation.

TITRE III.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 12. — Dans le cas où le gouvernement, le département ou les communes ordonneraient ou autoriseraient la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient les lignes, objet de la présente décision, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux, mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service des chemins de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

Art. 13. — Il est interdit à la compagnie d'établir sur ses voies ferrées un service public de transport de voyageurs et de marchandises.

Frais de contrôle.

Art. 14. — Les frais de visite, de reconnaissance et de surveillance, tant pendant l'exécution des travaux que pendant l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Frais d'enregistrement.

Art. 15. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront supportés par la compagnie.

Vu pour acceptation :
Le Directeur.
Signé : L. Verny.

Approuvé :
Le Président du Conseil d'administration.
Le Vice-Président, pour le Président empêché,
Signé : Caquet-Vauzelle.

Arrêté :

Paris, le 29 septembre 1887.

Le Ministre des travaux publics.
Signé : S. de Heredia.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 148)

Note.

L'Administration est fréquemment saisie, surtout depuis la promulgation de la loi municipale du 5 avril 1884, de demandes formées par des communes en vue d'obtenir l'autorisation d'établir, dans les limites de leur territoire, des droits de stationnement sur les dépendances de la grande voirie fluviale.

Ces autorisations ne peuvent être accordées que par décrets du Président de la République, rendus sur le rapport du Ministre de l'Intérieur, après avis du Ministre des travaux publics.

MM. les Ingénieurs chargés des services de voies navigables ayant à donner, au point de vue des intérêts de la navigation, leur avis sur les demandes en question, il paraît utile de porter à leur connaissance les documents ci-après, savoir :

1° Un décret du 11 juin 1888, autorisant la commune de Neuville-sur-Saône à percevoir des droits de stationnement sur la Saône et ses dépendances. Ce décret a été rédigé suivant le type adopté en dernier lieu par le Ministère des travaux publics et par celui de l'intérieur;

2° Les instructions adressées, le 19 juin 1888, par le Ministre des travaux publics au préfet du Rhône, pour servir de règle à l'application dudit décret, instructions qui résument la jurisprudence des deux administrations dans la matière.

(N° 149)

[16 juin 1888]

Organisation du personnel des commis des ponts et chaussées.

Monsieur le Préfet, aux termes des décrets du 17 août 1853 (*) et du 12 janvier 1880, les employés secondaires des ponts et

(*) *Annales*, 1853, p. 382.

chaussées sont divisés en quatre classes dont les traitements respectifs ont été fixés ainsi qu'il suit :

1re classe	1.500 fr. / 1.200
2e classe	1.000
3e classe	800
4e classe	600

Un supplément de crédit de 161.760 francs destiné à l'augmentation des traitements de ces agents a été inscrit par la loi de finances au budget de 1888 (1re section, chap. 9). J'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un décret en date du 9 juin 1888, qui fixe une nouvelle échelle des traitements et modifie certaines dispositions du décret du 17 août 1853.

Les employés secondaires prendront à l'avenir le titre de commis des ponts et chaussées. Ce titre, analogue à celui qui existe dans d'autres administrations de l'État, m'a paru mieux que celui d'employé secondaire en rapport avec les fonctions exercées par des agents qui sont appelés à occuper dans les bureaux des ingénieurs les emplois n'ayant pas un caractère exclusivement technique et à se substituer progressivement aux conducteurs qui occupent encore ces sortes d'emplois.

En ce qui concerne le relèvement des traitements, si l'on avait réparti entre tous les commis la somme allouée par le Parlement, il n'eût été possible de donner à chacun d'eux qu'une très modique augmentation et le résultat obtenu aurait été illusoire. J'ai préféré procéder à une nouvelle répartition des classes et relever plus particulièrement les traitements des agents déjà anciens et dont la position est plus digne d'intérêt que celle des jeunes gens récemment entrés dans l'administration et n'ayant pas en général de charges de famille. Les commis des ponts et chaussées ont donc été divisés en cinq classes pour chacune desquelles le traitement annuel est fixé comme il suit :

1re classe	1.800 fr.
2e classe	1.500
3e classe	1.200
4e classe	1.000
Stagiaires	800

Le décret du 17 août 1853 avait délégué aux préfets la nomination des employés secondaires. Cette délégation n'avait pas d'inconvénients alors que ces agents étaient payés sur les fonds des travaux. Elle est au contraire devenue une cause d'embarras

depuis qu'un chapitre spécial, nécessairement moins élastique, a été inscrit au budget pour le payement de leur taitement. Il était très difficile au Ministre des travaux publics d'administrer ce crédit, n'ayant pas l'entière disposition des agents. Aussi, malgré toutes les précautions qu'elle a prises pour être tenue au courant des mutations survenues dans le personnel des employés secondaires, l'administration a éprouvé de fréquents mécomptes sur lesquels l'attention de la Commission du budget de 1888 a été appelée. D'autre part, le Ministre doit conserver la faculté de faire passer d'un département dans un autre, suivant les nécessités du service, des agents qui ne sont plus comme autrefois destinés à exercer toujours leurs fonctions dans la même localité ou dans la même région. Pour tous ces motifs, le Gouvernement a été amené à réserver au Ministre des travaux publics la nomination du nouveau personnel des commis des ponts et chaussées.

Votre intervention légitime, monsieur le préfet, dans le recrutement de ces agents n'est pas toutefois supprimée. Car, aux termes de l'article 6 du décret, les candidats ne sont autorisés à se présenter aux examens d'admission que sur l'avis de l'autorité préfectorale. Vous êtes également appelé à formuler votre avis sur les propositions d'avancement.

Le décret du 9 juin étend aux commis des ponts et chaussées le bénéfice de la mesure de la disponibilité qui ne s'appliquait jusqu'ici qu'aux ingénieurs et aux conducteurs. Enfin, la disposition relative aux congés à accorder pendant la durée du service militaire abroge les circulaires du 10 mars 1873, du 9 février 1874 et du 12 novembre 1880, qui réglaient jusqu'à ce jour la situation des agents appelés sous les drapeaux. Les congés seront, dans tous les cas, et sur la demande de chaque agent, accordés par décision ministérielle.

Le nouveau règlement doit entrer en vigueur le 1er juillet 1888.

A partir de cette époque, et sans qu'une décision individuelle soit prise à l'égard de chaque agent, les employés secondaires de 1re classe au traitement de 1.500 francs prendront le titre de commis de 1re classe et recevront un traitement de 1.800 francs.

Les employés secondaires de 1re classe au traitement de 1.200 francs seront classés avec le même traitement dans la 3e classe des commis, à l'exception de ceux que l'administration élèvera individuellement à la 2e classe.

Les employés secondaires de 3e et de 4e classe deviendront commis de 4e classe au traitement de 1.000 francs.

Le stage institué par le décret ne sera pas appliqué aux agents déjà en possession du titre d'employé secondaire.

MM. les ingénieurs en chef devront me transmettre, par votre intermédiaire, *dans le délai de quinze jours*, un tableau contenant par ordre de priorité la liste des employés secondaires de 1re classe au traitement de 1.200 francs qu'ils proposeront pour le grade de commis de 2e classe. Je leur adresse des formules spécialement préparées à cet effet. Les crédits alloués ne permettant d'accorder le grade de commis de 2e classe qu'à un certain nombre d'employés secondaires de 1re classe, les agents proposés devront compter au moins dix ans de service, c'est-à-dire une durée à peu près équivalente à celle qui est établie par le nouveau règlement pour permettre l'accès au grade de commis de 2e classe. Une note succincte placée en regard du nom des agents proposés indiquera la valeur et la durée de leurs services ainsi que l'imputation actuelle de leurs traitements.

J'invite aussi MM. les ingénieurs en chef à me faire parvenir, également par votre intermédiaire, les dossiers des candidats qui auraient été déjà déclarés par eux admissibles au grade d'employé secondaire ainsi que les procès-verbaux des examens subis par ces candidats. Il ne sera procédé dans chaque département à de nouveaux examens que lorsque la liste de ces admissibles aura été épuisée.

J'adresse à MM. les ingénieurs en chef un exemplaire du décret et de la présente circulaire.

Recevez, etc.

Le Ministre des Travaux publics,
D. MONTAUD.

DÉCRET.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — Les employés secondaires des ponts et chaussées prendront à l'avenir le titre de *commis des ponts et chaussées.*

Les commis des ponts et chaussées sont affectés au service des bureaux des ingénieurs ou adjoints aux conducteurs pour les études et la surveillance des travaux.

Art. 2. — Ils sont divisés en cinq classes pour chacune desquelles le traitement annuel est fixé ainsi qu'il suit :

1re classe	1.800 fr.
2e classe	1.500

3e classe	1.200 fr.
4e classe	1.000
Stagiaires	800

L'effectif de chaque classe est déterminé par le Ministre des travaux publics d'après les ressources budgétaires.

Art. 3. — Les commis des ponts et chaussées sont nommés par le Ministre des travaux publics.

Leurs résidences sont fixées par l'ingénieur en chef, suivant les besoins du service.

Art. 4. — Nul ne peut être nommé commis des ponts et chaussées, s'il n'a été déclaré admissible à la suite d'un examen portant sur les connaissances ci-après :

Écriture. — Principes de la langue française. — Arithmétique élémentaire. — Exposition du système métrique des poids et mesures. — Notions de géométrie relatives à la mesure des angles, des surfaces et des solides. — Éléments de dessin linéaire.

Sont dispensés de cet examen, les candidats pourvus du diplôme du baccalauréat de l'enseignement secondaire spécial, ou déclarés admissibles au grade de conducteur des ponts et chaussées.

Les candidats doivent être âgés de plus de seize ans et de moins de vingt-huit ans au moment de l'examen.

Toutefois les militaires porteurs d'un congé régulier pourront subir l'examen jusqu'à trente-deux ans. La limite d'âge est portée à trente-sept ans pour les sous-officiers des armées de terre et de mer remplissant les conditions énoncées à l'article 1er de la loi du 24 juillet 1873.

Art. 5. — Les examens ont lieu dans chaque département, suivant les nécessités du service et aux époques fixées par le Ministre des travaux publics, devant une commission composée d'un ingénieur en chef et de deux ingénieurs ordinaires, sous-ingénieurs ou conducteurs des ponts et chaussées.

Le Ministre fixe le nombre des candidats qui pourront être déclarés admissibles.

Art. 6. — Les candidats au grade de commis des ponts et chaussées, qu'ils soient ou non dispensés de l'examen prescrit par l'article 4, adressent leur demande à l'ingénieur en chef du service ordinaire du département.

Ces demandes doivent être accompagnées de l'acte de naissance du candidat, et, s'il y a lieu, d'une pièce authentique établissant qu'il a la qualité de français, d'un extrait négatif du casier judiciaire, d'une note relatant ses antécédents et d'une copie certifiée conforme des diplômes ou certificats qu'il a obtenus.

Elles sont transmises au Ministre des travaux publics par l'intermédiaire et avec l'avis du préfet.

Le Ministre arrête la liste des candidats autorisés à se présenter aux examens.

Il arrête également la liste des candidats déclarés admissibles au grade de commis des ponts et chaussées sur le vu des procès-verbaux d'examen.

Art. 7. — Les candidats admissibles au grade de commis des ponts et

chaussées débutent en qualité de stagiaires, sauf les exceptions indiquées ci-après.

La durée du stage est de deux ans pour les candidats âgés de moins de vingt et un ans et d'un an pour ceux qui ont dépassé cet âge.

Les stagiaires reçoivent une indemnité annuelle de 800 francs non soumise aux retenues pour la retraite. Cette indemnité se cumule avec les allocations accessoires attribuées aux commis des ponts et chaussées, à titre d'indemnité de résidence, de frais de déplacements, etc.

A l'expiration du stage, l'ingénieur en chef du service auquel les stagiaires sont attachés adresse au Ministre des travaux publics, par l'intermédiaire du préfet, un rapport sur leur aptitude, leur conduite et leur manière de servir.

Le Ministre, sur le vu de ce rapport, nomme, s'il y a lieu, les stagiaires à la 4ᵉ classe du grade de commis des ponts et chaussées. Les stagiaires non commissionnés cessent immédiatement leur service sans avoir droit à aucune indemnité de licenciement.

Les agents relevant du Ministère des travaux publics et comptant au moins deux ans de service, et les sous-officiers des armées actives, de terre et de mer, sont dispensés du stage. Ils sont nommés à la 4ᵉ classe.

Art. 8. — Les commis de 3ᵉ classe sont pris parmi les commis de 4ᵉ classe comptant au moins trois ans de service en cette qualité, et parmi les candidats déclarés admissibles au grade de conducteur et qui n'auraient pas encore été pourvus d'un emploi de ce grade.

Les commis de 2ᵉ classe sont pris parmi les commis de 3ᵉ classe comptant au mois cinq ans de service depuis leur dernier avancement.

Les commis de 1ʳᵉ classe sont pris parmi les commis de 2ᵉ classe comptant au moins sept ans de grade dans la 2ᵉ classe.

Art. 9. — Les commis des ponts et chaussées peuvent être mis en disponibilité soit par défaut d'emploi, soit pour cause de maladie ou d'infirmités temporaires entraînant cessation du travail pendant plus de trois mois. Ils conservent la moitié du traitement de leur grade sans accessoire ; ils peuvent obtenir les deux tiers lorsque la disponibilité a pour cause le défaut d'emploi.

Art. 10. — Un congé sans traitement est accordé, pendant la durée de leur service militaire, aux commis appelés sous les drapeaux. A l'époque de leur libération, les emplois disponibles leur sont attribués de préférence.

Art. 11. — Les peines disciplinaires sont :

La retenue du traitement pendant deux mois au plus ;

Le retrait d'emploi sans traitement ou avec les deux cinquièmes du traitement ;

La révocation.

Ces différentes mesures sont prononcées par le Ministre des travaux publics ; pour le retrait d'emploi et la révocation, l'avis de l'inspecteur général de la division est obligatoire.

Art. 12. — Les dispositions du présent décret seront appliquées à partir du 1ᵉʳ juillet 1888.

A cette époque, les employés secondaires des ponts et chaussées de 1ʳᵉ classe au traitement de 1.500 francs seront nommés commis de 1ʳᵉ classe.

Les employés secondaires de 1re classe seront répartis dans la 2e et dans la 3e classe des commis, d'après les dispositions de l'article 8 du présent décret et les ressources budgétaires.

Les employés secondaires de 2e et de 3e classe deviendront commis de 4e classe.

Les employés secondaires de 1re classe qui comptent actuellement plus de quinze ans de services pourront être nommé au grade de commis de 1re classe sans avoir passé sept ans dans la 2e classe de ce grade.

Art. 13. — Sont abrogées les dispositions du décret du 17 août 1853 relatives aux employés secondaires des ponts et chaussées.

Art. 14. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 9 juin 1888.

CARNOT.

Par le Président de la République :
Le Ministre des travaux publics,
D. MONTAUD.

(N° 150)

[18 juin 1888]

***Routes nationales. — Recensement de la circulation en* 1888.**

Monsieur l'Ingénieur en chef, en exécution de la circulaire du 19 août 1887 (*), relative au recensement de la circulation sur les routes nationales, vous m'avez adressé des propositions concernant les poids attribués aux voitures, aux chevaux et au bétail circulant sur les diverses parties desdites routes dans votre département.

J'ai l'honneur de vous annoncer, Monsieur l'Ingénieur en chef, qu'après avoir pris l'avis de la Commission des routes nationales, j'ai approuvé les propositions dont il s'agit.

Les poids fixés pour les diverses catégories dans chaque section de route seront seuls appliqués au calcul des tonnages relatifs à cette section; mais vous ne perdrez pas de vue que les poids par route ou pour l'ensemble des arrondissements et des départements devront être modifiés, lorsque les résultats des comptages seront connus, car les moyennes ont été calculées en

---

(*) *Annales* 1887, p. 677.

raison seulement des longueurs des sections et sans avoir égard à la variation qui se produit d'une section à une autre dans l'intensité de la circulation. Des instructions ultérieures vous seront, du reste, envoyées à ce sujet.

L'examen du relevé du 1er trimestre (tableau n° 4 annexé à la circulaire du 18 août 1887), que vous m'avez adressé récemment, a fait reconnaître que la colonne 18 de ce tableau était sans objet. Vous la laisserez en blanc dans les tableaux à fournir pour les autres trimestres. Le rapport de la circulation de nuit à la circulation totale sera calculé pour l'ensemble de chaque route, ainsi que pour le département ou l'arrondissement, de la même manière que pour les sections, c'est-à-dire en divisant la moyenne obtenue dans la colonne 15 par la moyenne qui figure à la colonne 9. Les résultats que vous m'avez transmis pour le premier trimestre devront être rectifiés en conséquence dans votre bureau et dans ceux des ingénieurs ordinaires.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. Montaud.

(N° 151)

[18 juin 1888]

Réorganisation du personnel des agents inférieurs de l'administration des ponts et chaussées.

Monsieur le Préfet, vous avez reçu l'ampliation d'un décret en date du 9 juin modifiant un certain nombre des dispositions du décret du 17 août 1853 qui régissent les employés secondaires des ponts et chaussées.

Le règlement du 17 août 1853 s'appliquait également aux agents inférieurs (éclusiers, gardes de navigation, pontiers, gardiens de phare, etc.). Toute la partie qui concerne les employés secondaires en ayant été détachée, il est devenu nécessaire de rendre un décret spécial pour les agents inférieurs. J'ai l'honneur de vous adresser une ampliation de ce décret, en date du 11 juin 1888, qui revise certaines dispositions dont l'expérience a révélé les inconvénients. Vous avez dû remarquer, en ce qui

touche les employés secondaires devenus commis des ponts et chaussées, que la nomination de ces agents, jusque-là déléguée aux préfets, était remise au Ministre des travaux publics. Il m'a paru nécessaire, pour les mêmes considérations, d'adopter la même mesure pour les agents inférieurs.

Il n'est d'ailleurs porté aucune atteinte à la légitime autorité des préfets et au contrôle qu'ils doivent exercer sur le personnel de leurs départements, car le décret ci-joint spécifie que les agents inférieurs sont nommés *sur la proposition de l'Ingénieur en chef et l'avis du préfet.*

Les autres articles du décret ne font, sauf sur quelques points de détail, que reproduire les dispositions du règlement de 1853.

J'adresse un exemplaire du décret et de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef qui, par suite de la nouvelle organisation, seront dispensés à l'avenir de fournir l'état mensuel de modifications dans le personnel prévu par la circulaire du 18 juillet 1879.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. Montaud.

DÉCRET.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — Le personnel des agents inférieurs du service des ponts et chaussées comprend :

1° Les gardes, éclusiers, barragistes, pontiers et autres agents de la navigation intérieure;

2° Les éclusiers, pontiers et autres agents des ports maritimes de commerce;

3° Les gardiens de phares et fanaux.

TITRE Ier.

GARDES, ÉCLUSIERS, BARRAGISTES, PONTIERS ET AUTRES AGENTS DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

Art. 2. — Les rivières et les canaux sont divisés, en ce qui concerne les gardes et éclusiers, en trois catégories, eu égard à l'importance de la navigation et à la cherté de la vie dans chaque contrée.

Art. 3. — Les gardes sont partagés en deux classes pour lesquels le traitement annuel est fixé ainsi qu'il suit :

	1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.
1re classe......	700 fr.	650 fr.	600 fr.
2e classe......	650	600	550

Art. 4. — Les éclusiers, barragistes et pontiers sont partagés en trois classes pour lesquelles le traitement annuel est fixé ainsi qu'il suit :

	1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.
1re classe......	600 fr.	550 fr.	500 fr.
2e classe......	550	500	450
3e classe......	500	450	400

Art. 5. — Moyennant les traitements fixés par les articles précédents, les agents inférieurs doivent faire, indépendamment de la manœuvre de l'ouvrage auquel ils sont spécialement attachés, celle des autres ouvrages situés à proximité, dont le service leur aura été confié.

Néanmoins, lorsqu'ils sont chargés de la manœuvre d'un autre ouvrage qui, à raison de sa position et de son importance, aurait pu motiver l'emploi d'un agent spécial, il peut leur être accordé un supplément de traitement qui, dans aucun cas, ne dépassera 100 francs.

Lorsque plusieurs agents sont attachés au service d'un même ouvrage, l'un d'eux porte le titre de chef. Il reçoit alors un supplément de traitement qui est fixé à 100 francs et qui peut, dans des cas exceptionnels, être porté jusqu'à 200 francs.

Les suppléments de traitement sont soumis aux retenues pour la retraite.

Art. 6. — Les gardes de navigation et éclusiers à qui l'État ne fournit pas de logement reçoivent, en sus de leur traitement, une indemnité annuelle de 100 à 150 francs.

Le Ministre des travaux publics peut en outre, dans les localités où la vie est plus particulièrement chère, accorder aux agents inférieurs une indemnité de résidence.

Ces allocations ne sont pas soumises aux retenues pour la retraite.

Art. 7. — Indépendamment des éclusiers, barragistes et pontiers, des mécaniciens peuvent être attachés aux ouvrages dont la manœuvre exige des ouvriers d'art. Leurs émoluments sont fixés par le Ministre suivant les circonstances et peuvent ne pas être assujettis aux retenues pour la retraite.

Art. 8. — Des décisions ministérielles fixent la catégorie dans laquelle est placé chaque canal ou chaque rivière, le nombre des agents qui y sont attachés et les suppléments de traitement, ainsi que les allocations accessoires qu'il y aurait lieu de leur attribuer.

Art. 9. — Les agents inférieurs sont nommés par le Ministre des travaux publics sur la proposition de l'ingénieur en chef et l'avis du préfet. Ils sont choisis de préférence parmi les anciens militaires des armées de terre et de mer, et parmi les ouvriers d'art.

Art. 10. — Nul ne peut être nommé s'il n'est Français, âgé de vingt et un ans au moins et de trente-cinq ans au plus ; toutefois, les candidats qui justifieraient de dix années de services civils ou militaires admissibles pour la retraite, pourront être nommés jusqu'à l'âge de quarante-cinq ans.

Les propositions de nominations adressées au Ministre des travaux publics doivent être accompagnées :

1° D'un acte de naissance ;

2° D'un certificat de médecin constatant que le postulant n'est atteint d'au-

cune infirmité apparente ou cachée qui s'oppose à un service actif et journalier

3° D'un extrait du casier judiciaire;

4° D'un certificat d'un ingénieur constatant que le candidat peut rédiger convenablement un procès-verbal.

Les postulants pour les emplois de garde de navigation doivent, en outre justifier devant les ingénieurs qu'ils possèdent les premiers éléments d'arithmétique et sont en état de faire les métrés les plus élémentaires.

Art. 11. — La promotion des agents à une classe supérieure est faite par le Ministre sur la proposition de l'ingénieur en chef et après avis du préfet.

Art. 12. — En cas de négligence dans le service ou d'actes répréhensibles, les punitions encourues sont :

1° La retenue du traitement, qui ne peut excéder la moitié du traitement fixe pendant deux mois;

2° L'abaissement de classe;

3° La révocation.

Ces punitions sont prononcées par le Ministre, sur le rapport de l'ingénieur en chef et après avis du préfet.

Art. 13. — Les agents inférieurs des ponts et chaussées peuvent être mis en disponibilité pour cause de maladie ou d'infirmités temporaires entraînant cessation du travail pendant plus de trois mois.

Dans ce cas, ils conservent la moitié du traitement de leur grade, sans accessoire.

Art. 14. — Les agents chargés de la manœuvre d'ouvrages de peu d'importance ou qui ne se manœuvrent qu'accidentellement, et les autres employés du service de la navigation intérieure qui, par la nature de leurs fonctions, ne peuvent être assimilés à des gardes et à des éclusiers, reçoivent des traitements qui sont fixés par le ministre suivant les circonstances, et dont le taux peut ne pas atteindre le chiffre du traitement des éclusiers de 3° classe.

TITRE II.

ÉCLUSIERS, PONTIERS ET AUTRES AGENTS ATTACHÉS AU SERVICE DES PORTS MARITIMES DE COMMERCE.

Art. 15. — Les ports maritimes de commerce sont divisés, en ce qui concerne les éclusiers et pontiers, en trois catégories, eu égard à l'importance du port et à la cherté de la vie dans chaque localité.

Art. 16. — Sont applicables aux éclusiers et pontiers employés dans les ports maritimes les dispositions concernant les agents de la navigation intérieure, contenues dans les articles 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 du présent décret.

Art. 17. — Les dispositions de l'article 14 sont applicables aux agents chargés de la manœuvre de ponts mobiles et d'écluses de peu d'importance ou qui ne se manœuvrent qu'accidentellement, aux baliseurs, gardiens de toues et bouées et autres agents du service des ports maritimes qui, par la nature de leurs fonctions, ne peuvent être assimilés à des éclusiers.

Des décisions ministérielles fixent également le nombre, la dénomination et

les émoluments des capitaines et marins des vapeurs employés pour le service du balisage et de l'éclairage des côtes.

TITRE III.

Art. 18. — Le personnel des agents du service des phares et fanaux se compose de maîtres de phare et de gardiens répartis en six classes.

Les traitements de ces agents sont fixés ainsi qu'il suit :

Maîtres de phare	1.200 fr.
Gardiens de 1re classe	1.000
— de 2e classe	875
— de 3e classe	800
— de 4e classe	725
— de 5e clesse	650
— de 6e classe	575

Dans les phares où il existe plusieurs gardiens, l'un d'eux porte le titre de chef. Il reçoit le traitement affecté à la classe dont il fait partie.

Art. 19. — Des décisions ministérielles fixent, sur la proposition d'ingénieur en chef, le nombre des gardiens attachés au service de chaque phare.

Art. 20. — Les maîtres et gardiens de phare sont nommés par le Ministre des travaux publics sur la proposition de l'ingénieur en chef et l'avis du préfet.

Art. 21. — Les maîtres et gardiens de phare à qui l'État ne fournit pas de logement reçoivent, en sus de leur traitement, une indemnité annuelle de 100 à 150 francs.

Des indemnités pour vivres de mer et des frais de chauffage fixés par l'administration suivant les circonstances sont alloués aux gardiens des phares isolés en mer.

Ces allocations ne sont pas soumises aux retenues pour la retraite.

Art. 22. — Sont applicables aux maîtres et gardiens de phare les dispositions des articles 7, 9, 10, 11, 12, 13 concernant les agents de la navigation intérieure.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 23. — Le présent règlement ne s'applique pas aux personnes qui sont chargées exceptionnellement, à titre d'abonnataires, du service d'un ouvrage ou d'un fanal d'une importance secondaire.

Art. 24. — Les dispositions du décret du 17 août 1853 relatives aux agents inférieurs du service des ponts et chaussées sont abrogées.

Art. 25. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 11 juin 1888.

CARNOT.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,

D. MONTAUD.

(N° 152)

[19 juin 1888]

Rhône. — Navigation de la Saône. — Établissement de droits de stationnement dans la commune de Neuville. — Notification d'un décret du 11 juin 1888.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus, copie d'un décret du 11 juin 1888 autorisant la commune de Neuville-sur-Saône à percevoir, dans les limites de son territoire, des droits de stationnement sur la Saône et ses dépendances.

Je vous prie d'assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution de ce décret et de m'accuser réception.

Il doit être bien entendu, Monsieur le préfet, et je me suis mis d'accord à cet égard avec mon collègue, M. le ministre de l'intérieur :

1° Que les établissements flottants stationnant en permanence à un poste spécial continueront à faire l'objet de permissions de grande voirie, délivrées par le préfet, sous l'autorité du ministre des travaux publics, le maire consulté, conformément au § 3 de l'article 98 de la loi municipale;

2° Que les stationnements (suivant permis du maire) de bateaux taxés, autres que les établissements flottants, c'est-à-dire que l'article 1er du décret définitif sous la rubrique, deuxième catégorie, seront subordonnés à l'observation des arrêtés préfectoraux portant règlement de police de la navigation et notamment des arrêtés spéciaux qui détermineront, s'il y a lieu et suivant les cas, les parties de rivière sur lesquelles les stationnements en question pourront avoir lieu sans inconvénient pour l'exploitation commerciale de la voie navigable ou pour l'écoulement des eaux;

3° Qu'en ce qui concerne les occupations de berges au profit de la commune, pour dépôts temporaires d'objets autres que des marchandises à destination ou en provenance de la voie navigable, des arrêtés préfectoraux, portant règlement de police de la navigation, détermineront, s'il y a lieu, d'après les besoins de la circulation et de l'exploitation commerciale, les limites des emplacements sur lesquels ces occupations ou dépôts temporaires pourront avoir lieu;

4° Que, pour l'application des taxes relatives au stationnement

sur les berges de la rivière ou sur les terre-pleins des ports, après l'expiration des délais réglementaires, des marchandises en provenance ou en destination de la voie navigable, des arrêtés préfectoraux, portant règlement de police de la navigation, détermineront le nombre total des jours impartis, à titre de délai réglementaire pour le chargement, le déchargement, la reconnaissance et le conditionnement, l'adduction et l'enlèvement des marchandises;

5° Que, d'ailleurs, la perception des taxes au profit de la commune ne pourra, en aucun cas, faire échec à l'exécution des dispositions réglementaires autorisant les agents de la navigation à débarrasser d'office, en cas de besoin, à la suite d'un procès-verbal de contravention, les terre-pleins ou les berges des objets ou marchandises qui les encombreraient indûment;

6° Que les permis de stationnement donnés par le maire et les locations par lui consenties, conformément aux tarifs homologués, sont essentiellement précaires et révocables, et que toute location ou tout permis relatif à une occupation ou à un stationnement que le préfet, sous l'autorité du Ministre des travaux publics, déclarerait gêner la voie publique, la navigation, la circulation ou la liberté du commerce, serait annulé sur sa réquisition;

7° Il paraît superflu d'ajouter que les dispositions du décret sont essentiellement limitatives et que la commune n'est en droit de percevoir, sur la rivière ou sur ses rives, aucune taxe autre que celles explicitement prévues par le décret; enfin que toute occupation des berges et des terre-pleins comportant emprise sur le domaine public ou modification de son assiette, doit continuer à faire l'objet de permissions de grande voirie, avec attribution à l'État des redevances correspondantes.

En conséquence des principes qui viennent d'être rappelés, vous voudrez bien, Monsieur le préfet, après avoir demandé des propositions à MM. les ingénieurs, prendre pour la commune de Neuville, un arrêté avec plan à l'appui, qui déterminera :

a) Les parties de la Saône et de ses berges, sur lesquelles pourront avoir lieu les stationnements et les occupations prévus dans le décret comme taxables au profit de la commune sous la dénomination de deuxième et troisième catégories;

b) La durée impartie comme délai réglementaire pour le chargement, le déchargement, la reconnaissance et le conditionnement, l'adduction et l'enlèvement des marchandises en provenance ou à destination de la voie navigable, délai pendant lequel

aucune taxe ne pourra être réclamée par la commune, même pour les marchandises stationnant dans les limites des emplacements indiqués conformément au § *a* ci-dessus.

MM. les ingénieurs auront à étudier la question de savoir quel sera le délai imparti soit pour chaque espèce de marchandise, soit pour toutes les marchandises en général. Leurs propositions devront être justifiées avec soin, d'après les nécessités de l'exploitation, en tenant compte à la fois des deux intérêts principaux en présence : celui des chargeurs ou destinataires, dont les opérations ne sauraient être faites trop hâtivement sans préjudice, et celui de la batellerie, dont les opérations ne doivent pas être retardées par l'encombrement abusif des berges et terre-pleins.

Les divers délais partiels maxima à prévoir pour chacune des opérations dont la marchandise est l'objet sur les berges et les terre-pleins et le délai total résultant de la somme de ces délais partiels doivent donc correspondre au degré d'activité qu'il convient d'exiger du chargeur et du réceptionnaire, sans leur imposer un préjudice, pendant les périodes où le mouvement commercial du port atteint son maximum normal d'intensité. Dans ces conditions, les taxes attribuées à la commune ne frapperont, pendant les périodes d'encombrement, que les chargeurs et réceptionnaires négligents; en temps ordinaire, elles atteindront, suivant le vœu de la loi, ceux qui utiliseront les berges et terre-pleins comme magasins pour leurs marchandises, jusqu'à ce qu'une prévision d'encombrement prochain impose aux agents de la navigation le devoir de faire cesser, même par un enlèvement d'office, les dépôts qui pourraient devenir gênants pour l'exploitation du port.

L'arrêté réglementaire en question devra d'ailleurs, à ces divers points de vue, mentionner les réserves ci-dessus indiquées sous les nos 5 et 6.

Cet arrêté devra être soumis à mon approbation, avec les rapports des ingénieurs, avant exécution. Il en sera de même des arrêtés de police que vous seriez conduit à prendre, sur la proposition des ingénieurs de la navigation, pour modifier le premier, en raison de circonstances nouvelles.

Les arrêtés d'espèce portant permissions de voirie, par lesquels vous autoriserez, sur le rapport des ingénieurs de la navigation, les nouveaux établissements flottants, devront être, dans chaque cas, notifiés au maire en même temps qu'au permissionnaire, afin de mettre la commune en mesure de percevoir

régulièrement les taxes dont le produit lui est attribué de ce chef.

Je vous prie d'adresser ampliation de la présente dépêche à MM. les ingénieurs et de donner connaissance à M. le maire de Neuville des conditions 1 à 7 ci-dessus, qui doivent servir de règle à l'application du décret.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. Montaud.

DÉCRET.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Président du Conseil, Ministre de l'intérieur;

Vu les délibérations du conseil municipal de Neuville-sur-Saône (Rhône), des 17 novembre 1886, 16 novembre 1887 et 12 avril 1888;

Le procès-verbal de l'enquête;

Les propositions du préfet et les autres pièces de l'affaire;

La dépêche du ministre des travaux publics, du 2 février 1888;

Les lois des 11 frimaire an VII et 5 avril 1884;

L'avis des sections de l'intérieur et des travaux publics, du Conseil d'État, du 2 juin 1875;

Décrète :

Art. 1er. — La commune de Neuville-sur-Saône (Rhône) est autorisée à percevoir, dans les limites de son territoire, sur la Saône et ses dépendances, des droits de stationnement et de dépôt, conformément au tarif suivant :

1re catégorie.

Établissements flottants stationnant en permanence à un poste spécial, suivant permissions de grande voirie délivrées par le préfet, savoir :

Bateaux de bains chauds ou froids, bateaux-lavoirs, pontons servant à l'embarquement et au débarquement des voyageurs; pour chaque établissement flottant, par an 25f,00

Bateaux-garages de canots, pour chaque établissement, par an. . . 10 00

2e catégorie.

Batelets, par embarcation et par an 3f,00

Sapines, sablonnières, etc., par bateau et par an 9 00

La taxe est due sans fraction d'année par tout établissement flottant ou bateau ayant stationné plus d'un mois.

3e catégorie.

Occupation des berges de la Saône pour dépôt de marchandises, de matériaux ou objets quelconques, sous réserves des exceptions prévues à l'article 2 ci-après, par mètre carré :

Jusqu'à huit jours.	0f,20
Jusqu'à un mois y compris les huit premiers jours.	0 30
Jusqu'à six mois y compris le premier mois	0 40
Jusqu'à un an y compris les six premiers mois.	0 50

Les taxes sont dues à partir du jour du commencement du stationnement.

La taxe est due pour un mois à partir du neuvième jour; elle est due pour six mois à partir du premier jour du deuxième mois et pour un an à partir du premier jour du septième mois.

Art. 2. — Sont exempts de toute redevance, quelle que soit la durée du stationnement :

Les bateaux servant au transport commercial des voyageurs ou des marchandises, les remorqueurs et les toueurs;

Les trains de bois et radeaux pour transport de bois;

Les bacs et batelets des passages d'eau publics concédés par l'État ou le département;

Les bateaux de pêche et boutiques ou réservoirs à poissons servant à l'exercice de la profession des adjudicataires de la pêche, de leurs cofermiers et des permissionnaires de pêche dûment agréés et portant les marques distinctives prescrites par le cahier des charges de la pêche;

Les bateaux appartenant à l'État ou employés à son service;

Les bateaux, engins et établissements de toute espèce employés par les entrepreneurs des travaux de l'État en vue de l'exécution de ces travaux;

Les occupations des quais, berges ou francs-bords pour un service public de l'État;

Les dépôts de matériaux appartenant ou destinés à l'État.

Sont également exemptes de toute redevance, les marchandises à embarquer ou à débarquer, dont le stationnement ne se prolonge pas au delà des délais impartis par les arrêtés préfectoraux sur la police de la navigation pour le chargement et le déchargement, la reconnaissance et le conditionnement de l'adduction et l'enlèvement des marchandises.

Art. 3. — La commune sera chargée de l'entretien des parties des berges sur lesquelles des locations seront perçues à son profit.

Art. 4. — Le présent tarif pourra être revisé tous les cinq ans.

Art. 5. — Le Président du Conseil, Ministre de l'intérieur et le Ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 11 juin 1888.

CARNOT.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil,
Ministre de l'intérieur,
C. Floquet.

Le Ministre
des travaux publics,
D. Montaud.

PERSONNEL

(N° 153)

Juin 1888

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 18 *juin.* — **M. Crahay de Franchimont**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° PROMOTIONS.

Décret du 28 *mai.* — **M. Guillemain**, Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Inspecteur Général de 1re classe, pour prendre rang à dater du 6 juin 1888.

Idem. — **M. Carlier**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur Général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 6 juin 1888.

3° NOMINATIONS.

Arrêté du 8 *juin.* — Sont nommés Sous-Ingénieurs, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1888, les Conducteurs principaux faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent :

MM. **Boyé** (Antoine),
Chicoineau,
Héraud,
Valez (Étienne),
MM. **Zévaco**,
Barthaud (Jean),
Antonetti,
Soubzmaigne.

4° AVANCEMENTS.

Arrêté du 26 mai. — Est porté de 7.000 à 8.000 francs, à dater du 1er juillet 1888, le traitement des Ingénieurs en Chef de 1re classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Fournié** (Victor), **Jenner**, **Henry** (Edmond), **Phiquepal d'Arusmont**, **Lorieux** (Théodore), **Mengin**, **Holtz**.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1888, les Ingénieurs en Chef de 2e classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Batailler**, **Parlier**, **Lenthéric**, **Bouffet**, **Petit** (Jules), **Loche**.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1888, les Ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Biraben**, **Guillemoto**, **Bonafous** (Andelin), **Dusuzeau**, **Bourquelot**, **Barbé** (Jules), **Vivier**, **Mussat**.

Idem. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1888, les Ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Mallié**, **Lyon** (Edouard), **Moissenet** (Léon), **Babin**, **Souleyre**, **Stellet**, **Drogue**, **Rossignol**, **Vidal**, **Ducrocq**, **Aumont**, **Collard**, **Canat**, **Caillez**.

5° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 13 juin. — M. **Morard**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Dijon.

6° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 29 juin. — M. **Le Secq-Destournelles**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, disponible à dater du 1er juillet 1888, par suite de la réorganisation du service du département de Seine-et-Oise, est mis en disponibilité avec les deux tiers de son traitement pour défaut d'emploi.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Pacull**, Ingénieur en Chef de 1re classe . . .	26 mai.
M. **Pacull** est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'au 16 juin.	
M. **Brame**, Inspecteur Général de 1re classe . . .	6 juin.
M. **Moreau**, Ingénieur en Chef de 1re classe . .	1er juillet.

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Muller**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	11 juin.

9° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 18 mai. — Le règlement définitif des questions relatives aux travaux de parachèvement en cours d'exécution sur la ligne de Toulouse à Bayonne et embranchements est réparti entre les 3e, 6e et 7e arrondissements du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi. — Travaux neufs et entretien (MM. **Le Cornec**, **Quinquet** et **Prossard**, Ingénieurs ordinaires à Toulouse, Tarbes et Bayonne).

Toutefois, M. **Moissenet**, Ingénieur ordinaire attaché, à la résidence de Bayonne, au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, reste spécialement chargé des travaux d'assainissement des Barthes-de-Sames, Guiche et Bardos, sous les ordres de l'Ingénieur en Chef du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer du Midi.

Cette organisation devra prendre fin le 31 décembre 1888.

Arrêté du 25 mai. — Les services d'études des chemins de fer ci-après désignés sont supprimés, savoir :

Lignes de :		
	Beaumont-de-Lomagne à Gimont ;	M. **Pugens**, Ingénieur en Chef,
	Oloron à la ligne de Puyôo à Saint-Palais ; Vic-en-Bigorre à la ligne de Saint-Sever à Pau ;	M. **Proszynski**, Ingénieur en Chef,

Arrêté du 29 mai. — L'emploi d'Ingénieur en Chef des Ponts et chaussées occupé par M. **Pacull**, à la résidence d'Albi, est supprimé.

Les chemins de fer qui composent le service spécial confié à M. **Pacull** sont répartis comme il suit entre les Ingénieurs en Chef des départements du Tarn et de l'Aveyron :

1° Lignes de :	Carmaux à Rodez — Section comprise entre Carmaux et l'extrémité du viaduc sur le Viaur; Albi à Saint-Affrique — Section comprise dans le département du Tarn;	Études et travaux d'infrastructure. Contrôle des travaux de superstructure.

M. **Richou**, Ingénieur en Chef de 2e classe, déjà chargé du service ordinaire du département du Tarn.

2° Lignes de :	Carmaux à Rodez — Section comprise entre l'extrémité du viaduc sur le Viaur et Rodez; Albi à Saint-Affrique — Section comprise dans le département de l'Aveyron.	Études et travaux d'infrastructure. Contrôle des travaux de superstructure.

M. **Salles** (Alfred), Ingénieur en Chef de 2e classe déjà chargé du service ordinaire du département de l'Aveyron et du service du chemin de fer de Tournemire au Vigan.

Idem. — M. **Locherer**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Condom, au service ordinaire du département du Gers, et au service des études et travaux relatifs au régime général des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse, est chargé, à la résidence de Mayenne, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de la Mayenne et du 3e arrondissement (Lignes de Prez-en-Pail à Mayenne et de Mayenne à Fougères), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Rigaux**, en remplacement de M. **Sentilhes**, appelé à un autre service.

Arrêté du 31 mai. — M. **Lestelle**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, est remis en activité et chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Carlier**, nommé Inspecteur général de 2e classe, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Haute-Marne;

2° Navigation de la Marne, section comprise entre Saint-Dizier et Vitry-le-François; canaux de la Haute-Marne et de la Marne à la Saône;

Contrôle du canal de Saint-Dizier à Vassy.

Arrêté du 1er juin.— **M. Brame**, Inspecteur général de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er juin 1888, est nommé Président honoraire du Comité consultatif des chemins de fer.

M. Brame aura entrée aux séances du Comité.

Idem. — **M. de la Tournerie**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est nommé Président du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer, en remplacement de **M. Brame**.

Arrêté du 3 juin.— **M. Jacquet**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 14e arrondissement d'Inspection générale, est chargé du 7e arrondissement, en remplacement de **M. Guillemain**, nommé Inspecteur Général de 1re classe.

Idem. — **M. Dinet**, Inspecteur Général de 2e classe chargé du 5e arrondissement d'Inspection générale est chargé du 14e arrondissement, en remplacement de **M. Guillemin**.

Idem. — **M. Bazin**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 11e arrondissement d'Inspection générale, est chargé du 5e arrondissement, en remplacement de **M. Dinet**.

Idem. — **M. Partiot**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 8e arrondissement d'Inspection générale, est chargé du 11e arrondissement, en remplacement de **M. Bazin**.

Idem. — **M. Carlier**, nommé Inspecteur Général de 2e classe, est chargé du 8e arrondissement d'Inspection générale, en remplacement de **M. Partiot**.

Idem.— **M. Guillemain**, nommé Inspecteur général de 1re classe, fera partie de la 1re section du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 9 juin. — Les Ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent, ont reçu les destinations ci-après :

M. Quintin est chargé, à la résidence de Rodez, de l'arrondissement du Centre du service ordinaire du département de l'Aveyron, en remplacement de **M. Massenet**, appelé à un autre service.

M. Jacquinot est attaché, à la résidence de Condom, au service ordinaire du département du Gers — arrondissement du Nord —

et au service des études et travaux relatifs au régime général des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse, en remplacement de M. **Locherer**, appelé à un autre service.

Arrêté du 13 juin. — M. **Barlatier de Mas**, Ingénieur en Chef de 2e classe à Auxerre, est chargé de la 2e Division de la 1re Section de la navigation de la Seine, en remplacement de M. **Boulé**, qui reste chargé de la 1re Division de la 3e Section du même service et attaché, en outre, à la Commission des voies navigables.

M. **Barlatier de Mas** reste d'ailleurs chargé du service ordinaire du département de l'Yonne et du service de navigation de la rivière d'Yonne — partie comprise entre Auxerre et Montereau. Il continuera de résider à Auxerre.

Idem. — M. **Mazoyer**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Nièvre et du service de la navigation de la Loire — 2e Section, reste chargé de ce dernier service auquel il réunira le service du canal du Nivernais et de la navigation de l'Yonne — partie comprise entre Armes et Auxerre — actuellement confié à M. **Barlatier de Mas**.

La résidence de M. **Mazoyer** est maintenue à Nevers.

Idem. — M. **Coindre**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service du département de la Corse est chargé du service ordinaire du département de la Nièvre, en remplacement de M. **Mazoyer**.

Arrêté du 14 juin. — Une mission spéciale est instituée pour l'étude des moyens mécaniques ou électriques de halage des bateaux.

Cette mission est constituée comme il suit, sous la direction de M. **Lévy** (Maurice), chargé, à la résidence de Paris, du service de la navigation de la Marne, savoir :

MM. **Pavie**, Ingénieur ordinaire de 2e classe,
Joly (Adolphe), } Conducteurs de 1re classe,
Vaudescal (Abel), }
Elquinet (Joseph), Conducteur de 2e classe, attachés au service de la navigation de la Marne.

Décret du 15 juin. — Le Président de la République française,

Vu l'article 78 du décret du 7 fructidor an XII et l'article 91 du décret du 18 novembre 1810, aux termes desquels les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, admis à la retraite, peuvent obtenir, à titre de récompense pour services distingués, le brevet simplement honoraire du grade supérieur;

Vu le décret du 18 février 1882 qui a fixé la compétence du Comité spécial chargé de dresser le tableau d'avancement pour les Ingénieurs de chacun des corps des Ponts et Chaussées et des Mines;

Considérant qu'il importe de conserver à la distinction prévue par les dispositions sus-visées des décrets des 7 fructidor an XII et 18 novembre 1810, le caractère de récompense exceptionnelle qui résulte de la lettre et de l'esprit du règlement;

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — Le titre d'Inspecteur Général honoraire ou d'Ingénieur en chef honoraire ne pourra être conféré aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines admis à la retraite que sur la proposition de leurs supérieurs hiérarchiques et sur la présentation du Comité spécial institué pour chaque corps par le décret du 18 février 1882.

Art. 2. — Toute proposition tendant à faire conférer à un Ingénieur le titre honorifique du grade supérieur devra être adressée au Ministre des Travaux publics dans le mois qui précédera ou dans le mois qui suivra la date à partir de laquelle l'Ingénieur sera admis à la retraite.

Cette proposition sera renvoyée à l'examen du Comité spécial du corps auquel l'ingénieur appartient.

Art. 3. — Dans le délai d'un mois à partir du jour du renvoi, le Comité devra se réunir et faire connaître au Ministre des Travaux publics le résultat de sa délibération.

L'Inspecteur Général de la Division sera prévenu du jour où le Comité spécial se réunira et sera entendu s'il le demande.

Art. 4. — Le Comité exprimera son avis sur chacune des propositions dont il aura été saisi, dans la forme suivante :

« Le Comité spécial estime { qu'il y a lieu / qu'il n'y a pas lieu } de conférer
« à M.   , Ingénieur { en chef / ordinaire } des { Ponts et Chaussées / Mines },
« le brevet simplement honoraire du grade supérieur. »

Art. 5. — Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Arrêté du 21 juin. — M. **de Thélin**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Marseille, au service maritime du département des Bouches-du-Rhône, est chargé du

Service ordinaire et du service maritime du département de la Corse et du Service des chemins de fer Corses (Études, travaux et Contrôle de travaux), en remplacement de M. **Coindre**, appelé à un autre service.

M. **de Thélin** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 21 juin. — M. **Leclerc de Pulligny**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence d'Auxerre, au Service ordinaire du département de l'Yonne et au Service de la navigation de la rivière d'Yonne et du canal du Nivernais, est chargé, à la résidence de Marseille, du 2e arrondissement du Service maritime du département des Bouches-du-Rhône, en remplacement de M. **de Thélin**.

Décision du 22 juin. — I. — Sont déclarés hors de concours les seize Élèves-Ingénieurs de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Blondel**,
de Joly,
Dubois (Auguste),
Buffet (Louis),
Naudé,
Aroles,
Margot (Maurice),
Claise,

MM. **Huet** (Jules),
Hermann,
Wiart,
Domergue,
Couvroux,
Kauffmann,
Dreyfuss (Justin)
Malterre.

M. **Comte**, qui a obtenu un congé de six mois pour cause de maladie, suivra les cours de la 1re classe pendant la prochaine session.

II. — Sont admis à la 1re classe les seize Élèves-Ingénieurs de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Dubois** (Paul),
Boulle,
Guibert,
Dagallier.
Perrier,
Godard (Télémaque),
David,
Picard (François),

MM. **Caboche**,
Mahieu,
Pigeaud,
Noirot,
Auric,
Maillet (Edmond),
Boissier,
Desbos.

M. **Chateau**, que son état de santé a tenu éloigné de l'École, suivra pendant la prochaine session, les cours de la 2e classe.

III. — Sont admis à la 2e classe les neuf Élèves-Ingénieurs de 3e classe dont les noms suivent :

MM. **Godron**,	MM. **Cordier** (Gabriel),
Javary,	**Constantin**,
Caldaguès,	**Maillet** (Georges),
Mascart,	**Van-Blarenberghe**.
Viallefond,	

M. **Pendaries** ne sera admis à la division supérieure qu'après avoir satisfait aux dispositions réglementaires.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent, savoir :

20 *juin*. — M. **Delor** (Alexandre), Concours de 1882 — N° 354, Creuse, service ordinaire.

Idem. — M. **Combaz** (Marius), Concours de 1882 — N° 366, Rhône, service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lozanne à Paray-le-Monial.

Idem. — M. **Cauret** (Ferdinand), Concours de 1882 — N° 367, Ille-et-Vilaine, service maritime.

Idem. — M. **Lémonon** (Benoit), Concours de 1882 — N° 369, Saône-et-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Morpain** (Paul), Concours de 1882 — N° 377, Charente-Inférieure, service maritime.

Idem. — M. **Py** (Alexis), Concours de 1882 — N° 386, Pyrénées-Orientales, service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech.

Idem. — M. **Fighiera** (Emilien), Concours de 1882 — N° 389, Alpes-Maritimes, service ordinaire.

Idem. — M. **Carret** (Emile), Concours de 1882 — N° 393, Alger, service ordinaire de la circonscription de l'Ouest.

Idem. — M. **Michau** (Raoul), Concours de 1882 — N° 397, Seine, service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'État.

Idem. — M. **Bégonnet** (Étienne), Concours de 1882 — N° 407, Loire, service ordinaire.

20 *juin.* — M. **Loulier** (Alexandre), Concours 1882 — N° 412, Allier, service ordinaire.

Idem. — M. **Gally** (Édouard), Concours de 1882 — N° 413, Ardèche, service ordinaire.

Idem. — M. **Galy-Carles** (Jean), Concours de 1882 — N° 421, Ardèche, service ordinaire.

Idem. — M. **Fabre** (Joseph), Concours de 1882 — N° 425, Var, service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Draguignan à Meyrargues.

Idem. — M. **Jau** (Lucien), Concours de 1882 — N° 426, Gironde, service maritime et service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de Paris à Orléans et prolongements.

Idem. — M. **Bonicel** (Augustin), Concours de 1882 — N° 428, Lozère, service des études et travaux du chemin de fer de Marvejols à Neussargues.

Idem. — M. **Cabanel** (Scipion), Concours de 1882 — N° 439, Lozère, service ordinaire.

Idem. — M. **Labbé** (Jules), Concours de 1882 — N° 448, Loire-Inférieure, canal maritime de la Basse-Loire.

Idem. — M. **Thiéry** (Victor), Concours de 1882 — N° 457, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire.

Idem. — M. **Ledoux** (Léon), Concours de 1882 — N° 464, Pas-de-Calais, service maritime.

Idem. — M. **Bourdellon** (Charles), Concours de 1882 — N° 467, Basses-Alpes, service ordinaire.

Idem. — M. **Morin** (Valentin), Concours de 1882 — N° 469, Seine-Inférieure, service maritime — 2e section.

Idem. — M. **Taste** (Jean), Concours de 1882 — N° 482, Gers, service ordinaire.

Idem. — M. **Branquart** (Fernand), Concours de 1882 — N° 485, Aube, service ordinaire.

Idem. — M. **Gosse** (Félix), Concours de 1882 — N° 493, Var, service ordinaire.

Idem. — M. **Martin** (André), Concours de 1882 — N° 505, Cher, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne.

Idem. — M. **Béronie** (Martial), Concours de 1882 — N° 514, Corrèze, service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brives par Uzerche.

Idem. — M. **Génot** (Henry), Concours de 1882 — N° 523, Meuse, service ordinaire.

20 *juin.* — M. **Desprès** (Jean), Concours de 1882 — N° 527, Saône-et-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Durand** (Joseph), Concours de 1882 — N° 530, Gers, service ordinaire.

Idem. — M. **Jacquet** (Ferdinand), Concours de 1882 — N° 538, Vienne, service des études et travaux du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin.

Idem. — M. **Petit** (Firmin), Concours de 1882 — N° 539, Basses-Pyrénées, service ordinaire.

Idem. — M. **Servange** (Henri), Concours de 1882 — N° 543, Calvados, service ordinaire.

Idem. — M. **Caminat** (Charles), Concours de 1882 — N° 549, Var, service ordinaire.

Idem. — M. **Laigut** (Victor), Concours de 1882 — N° 551, Yonne, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Gien.

Idem. — M. **Delacourcelle** (Joseph), Concours de 1882 — N° 552, Loir-et-Cher, service ordinaire.

Idem. — M. **Henriet** (Léon), Concours de 1882 — N° 558, Loiret, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Gien.

Idem. — M. **Guerlet** (Alfred), Concours de 1882 — N° 559, Aude, service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

Idem. — M. **Remy** (François), Concours de 1882 — N° 560, Seine-et-Oise, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

26 *juin.* — M. **Dumont** (Emile), Concours de 1882, — N° 165, Seine-Inférieure, service de la 4e section de la navigation de la Seine.

2° AVANCEMENTS.

9 *juin.* — M. **Descœur** (Jean), Conducteur de 4e classe, détaché au service vicinal du département du Puy-de-Dôme, est élevé à la 3e classe de son grade.

Idem. — M. **Durand** (Charles), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (3e Section — 1re Division), est nommé Conducteur principal.

26 *juin.* — Sont nommés Conducteurs principaux, les Conducteurs de 1re classe dont les noms suivent :

INSPECTIONS	NOMS	DÉSIGNATION DES SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
1re	Vazou.	Service ordinaire.	Seine-et-Oise.
	Servais.	Navigat. de la Seine (2e sect.).	Seine.
	Fleury (Louis) . . .	Navigation de la Seine (3e section, 2e division)	Seine.
2e	Cointe	(F. f. d'ingénieur.) Serv. ordin.	Somme.
	Fritsch	Service vicinal	Seine-Inférieure.
	Gérard	Serv. mun. de la ville du Havre.	Seine-Inférieure.
3e	Bertaut.	Service ordinaire.	Pas-de-Calais.
4e	André.	(F. f. d'ing. ord.) Service ordin.	Marne.
	Vanacker.	Canal de la Marne au Rhin. .	Meurthe-et-Moselle
	Humblot	Service ordinaire.	Vosges.
	Bernasse.	Navigation de l'Aisne	Aisne.
	Jacques dit Lapierre.	Canal de la Marne au Rhin. .	Meurthe-et-Moselle
5e	Parant	Service ordinaire	Ain.
	Foltz	(F. f. d'ing. ord.) Service ordin.	Belfort.
6e	Couly.	Service ordinaire.	Haute-Savoie.
	Repellin.	Idem.	Isère.
7e	Séguran	Service maritime.	Bouch.-du-Rhône.
	Bronzini	Chemins de fer.	Corse.
	Devincet	Service maritime.	Alpes-Maritimes.
8e	Arnal.	(F. f d'ing. ord.) Service ordin.	Aveyron.
	Fournier.	Service ordinaire	Gard.
9e	Charron.	(F. f. d'ing. ord.) Service ordin.	Corrèze.
	Giard	Navigation de la Garonne. . .	Haute-Garonne.
	Chavant	Canal de la Loire au Rhône. .	Loire.
10e	Laurent (Hector). .	(F. f. d'ing. ord.) Service ordinaire et inondations	Basses-Pyrénées.
	Fittère	Service ordinaire.	Hautes-Pyrénees.
	Dufau.	Service maritime.	Basses-Pyrénées.
11e	Champion	(F. f. d'ing. ord.) Service ordin.	Indre.
	Lable	Service ordinaire.	Creuse.
	Renard.	Idem.	Loir-et-Cher.
	Saignes.	Service maritime.	Charente-Infér.
12e	Rousseau.	(F. f. d'ing. ord.) Service ordin.	Ille-et-Vilaine.
	Chatton.	Service ordinaire.	Finistère.
	Fauvel	Navigation de la Loire (4e sect.).	Loire-Inférieure.
13e	Pestre.	Service ordinaire.	Mayenne.
	Gautier.	Idem.	Orne.
	Lefrou.	Navigation de la Mayenne. . .	Mayenne.
	Motrieux	Service ordinaire.	Sarthe.
14e	Maurice.	(F. f. d'ing. ord.) Service ordin.	Lozère.
	Bouniol.	Service ordinaire.	Lozère.
	Milliat.	Idem.	Rhône.
15e	Varnier.	(F. f. d'ing. ord.) Service ordin.	Alger-Est.
	Dupuy	Service ordinaire.	Oran.
16e	Lafarge.	Chemins de fer (M. Reboul). .	Saône-et-Loire.
17e	Bordes	Idem (M. Pugens).	Haute-Garonne.
	Fauré.	Idem (M. Richou).	Tarn.
18e	Gérard	(F. f. d'ing. ordin.) Ch. de fer (M. Salles)	Gard.
19e ancienne	Devin.	Idem. (M. Cordier).	Eure-et-Loir.
19e	Gauché.	Chemins de fer (M. Etienne). .	Mayenne.
Contrôles de l'exploitation	Berthier.	Idem. Etat (Direction).	Seine.
	Lefèvre.	Idem. Etat	Seine.
	Boquel	Idem. Est.	Meurthe-et-Moselle
	Culot	Idem. Orléans.	Dordogne.
Ville de Paris.	Denœux.	Service municipal.	Seine.
	Dutoit.	Idem.	Seine.
	Meker.	Idem.	Seine.
Services divers.	Le Renard.	Phares et balises	Côtes-du-Nord.
	Palas-Hau	Administration centrale. . . .	Seine.
	Bailly.	Travaux publics de la Régence.	Tunis.

26 *juin*. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, les conducteurs de 2e classe dont les noms suivent :

INSPECTIONS	NOMS	DÉSIGNATION DES SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
1re	Vignier	Service ordinaire	Seine-et-Marne.
	Mallet	Service ordinaire et chemins de fer (M. Gérard)	Nord.
	Kerliézec-Royou	Navigation de la Seine (3e section, 2e division)	Seine-Inférieure.
	Pelletier	Service ordinaire	Seine.
2e	Baudart	Idem	Seine-Inférieure.
	Herselin	Idem	Oise.
	Boullenoy	Idem	Somme.
	Buot	Idem	Calvados.
	Motte	Idem	Calvados.
3e	Lécluse	Navigation de la Belgique vers Paris	Nord.
	Vacossin	Service ordinaire	Pas-de-Calais.
4e	Ferrand	Idem	Haute-Marne.
	Demirmont	Idem	Meurthe-et-Moselle
	Degonville	Navigation de la Marne	Seine.
	Kirchoffer	Service ordinaire	Marne.
	Doquet	Idem	Meurthe-et-Moselle
5e	Guillaume	Idem	Haute-Saône.
	Etiévant	Idem	Côte-d'Or.
6e	Carbonnel (Jean-Baptiste)	(F. f. d'ing. ord.) Service ordin.	Hautes-Alpes.
	Boisselier	Service ordinaire	Savoie.
7e	Barthès	Idem	Bouches-du-Rhône
	Imbard	Idem	Bouches-du-Rhône
	Cartier	Idem	Var.
	Aune	Idem	Alpes-Maritimes.
	Sorel	Idem	Corse.
8e	André	Idem	Gard.
	Gaillard	Idem	Hérault.
9e	Pradeau	Navigation du Lot	Lot-et-Garonne.
	Merly	Service ordinaire	Tarn-et-Garonne.
10e	Elie	Service maritime	Gironde.
	Serain	Service ordinaire	Gers.
	Larrieu	Navigation de la Garonne	Gironde.
11e	Hilléreau	Service ordinaire	Charente-Infér.
	Fougerout	Service maritime	Charente-Infér.
	Bonat	Service ordinaire	Indre.
12e	Hurel	Navigat. de la Loire (4e sect.)	Loire-Inférieure.
	Fronoc	Service maritime	Finistère.
	Valframbert	Service ordinaire	Morbihan.
13e	Enquebecq	Idem	Manche.
	Camus	Navigation de la Sarthe	Sarthe.
14e	Meydieu	Service ordinaire	Cantal.
	Charrière	Canal de Berry	Cher.
15e	Laurens	Service ordinaire	Oran.
	Grillet	Idem	Oran.
	Prieu	Idem	Alger-Est.
	Grimaud	Idem	Philippeville.
	Guilhermet	Idem	Oran.
	Laroque	Idem	Oran.
16e	Mistral	Régence de Tunis	Tunis.
	Mégrot	Chemins de fer (M. Lethier)	Nièvre.
	Rigaud	Idem (M. Gautié)	Puy-de-Dôme.
	Renard	Idem (M. Lethier)	Yonne.
17e	Taravant	Idem (M. Pettit)	Lot-et-Garonne.
	Blin	Idem (M. Parlier)	Hérault.

INSPECTIONS	NOMS	DÉSIGNATION DES SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
17e (suite)	Baumann.	Chemins de fer (M. Pettit). . .	Gers.
	Mairand	Idem (M. Daigremont).	Corrèze.
	Vallier	Idem (M. Dubois).	Ariège.
18e	Bergerol	Idem (M. Pihier).	Lot.
19e	Trément	Navigation de la Loire (4e sect.).	Loire-Inférieure.
	Fournier	Compagnie de l'Ouest	Orne.
19e ancienne	Baudouin.	Chemins de fer (M. Modelski).	Indre-et-Loire.
Ville de Paris.	Maubrey	Service municipal.	Seine.
Ville de Paris.	Belhomme	Idem.	Seine.
Contrôles de l'exploitation	Varon.	Détaché aux ch. de fer de l'Etat.	Seine.
Contrôles de l'exploitation	Belin	Chemins de fer du Nord. . . .	Nord.
Contrôles de l'exploitation	Pinguet.	Idem de l'Ouest.	Sarthe.
Contrôles de l'exploitation	Colombiès	Idem d'Orléans et du Midi. . .	Tarn.
Contrôles de l'exploitation	Borel	Idem de Paris-Lyon-Méditerranée	Seine.
Contrôles de l'exploitation	Saint-Béat.	Idem du Midi.	Hautes-Pyrénées.
Phares et Balises.	Prévost.	Service maritime.	Charente-Infér.
Services divers.	Laborie.	Administration centrale. . . .	Seine.
Services divers.	Cordier.	Ecole nationale des ponts et chaussées.	Seine.
Ministère de l'agricult.	Soulère.	Hydraulique agricole.	Pyrénées-Orientles.
Ministère de l'agricult.	Simonot.	Idem.	Seine.
Ministère de l'agricult.	Fourès (Henri). . .	Idem.	Hérault.

26 *juin*. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade, les conducteurs de 3e classe dont les noms suivent :

INSPECTIONS	NOMS	DÉSIGNATION DES SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
1re	Collin.	Navigation de la Seine (3e section, 2e division)	Seine-Inférieure.
	Legendre.	Service ordinaire.	Seine.
	Evrard	Comp. des ch. de fer de l'Est.	Meuse.
	Charpentier	Comp. des ch. de fer de l'Ouest.	Seine.
2e	Séguin	Service ordinaire.	Calvados.
	Bénard	Idem.	Calvados.
	Cahurel.	Idem.	Eure.
	Séclin.	Idem.	Oise.
3e	Bouchet.	Idem.	Pas-de-Calais.
	Helle	Idem.	Pas-de-Calais.
	Bot	Idem.	Nord.
4e	Laurent.	Idem.	Vosges.
	Bey	Canal de la Marne au Rhin. .	Meurthe-et-Moselle
	Giroux	Canal de l'Oise à l'Aisne. . . .	Marne.
	Guilmart	Service ordinaire.	Ardennes.
	Mansuy (Lucien). .	Canal de la Marne au Rhin . .	Meurthe-et-Moselle
	Langlet.	Service municipal de Reims. .	Marne.
	Micault.	Service municipal d'Epinal . .	Vosges.
	Thiot	Service vicinal	Vosges.
5e	Dubois	Navigation de la Saône	Côte-d'Or.
	Minot.	Service ordinaire.	Côte-d'Or.
	de Martelles	Idem.	Saône-et-Loire.

INSPECTIONS	NOMS	DÉSIGNATION DES SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
6e	Millières	Service ordinaire	Savoie.
	Lapeyre	Idem	Vaucluse.
	Campagne	Idem	Drôme.
	Barnier	Service municip. de Grenoble.	Isère.
7e	Conduché	Tramways de Marseille	Bouches-du-Rhône
	Duplay	Canal de la Vésubie	Alpes-Maritimes.
	Paulus	Service ordinaire	Var.
	Angéli	Idem	Var.
	Susini (Basile)	Chemins de fer	Corse.
	Guglielmi	Service ordinaire	Corse.
	Fanucci	Idem	Corse.
	Rafini	Chemins de fer	Corse.
	Macarry	Service ordinaire	Alpes-Maritimes.
	Verlaque	Idem	Var.
8e	Salvat	Idem	Aude.
	Bouisset	Idem	Aveyron.
	Thomas	Idem	Aveyron.
	Merle	Idem	Pyrénées-Orient.
9e	Camp	Idem	Haute-Garonne.
	Labruguière	Navigation du Lot	Lot-et-Garonne.
	Bourrel	Service ordinaire	Haute-Garonne.
	Cros-Puymartin	Travaux d'architecture	Dordogne.
	Laporte	Service vicinal	Haute-Garonne.
	Mauriès	Service ordinaire	Tarn.
	Salgues	Idem	Lot.
10e	Forcade	Idem	Basses-Pyrénées.
	Carpentier	Service maritime	Landes.
	Lauga	Service ordinaire	Landes.
	Planté	Idem	Hautes-Pyrénées.
	Lidon	Idem	Lot-et-Garonne.
11e	Cossevin	Service maritime	Charente-Infér.
	Marchand	Service ordinaire	Vendée.
	Doudeuil	Idem	Loir-et-Cher.
12e	Bataille	Navigat. de la Loire (4e sect.).	Loire-Inférieure.
	Romey	Service ordinaire	Finistère.
13e	Lamare	Idem	Mayenne.
	Chénebault	Idem	Eure-et-Loir.
14e	Lejault	Idem	Nièvre.
	Arpet	Idem	Loire.
	Andrieu	Idem	Cantal.
	Lecourt	Canal du Loing	Seine-et-Marne.
	Regouby	Navigat. de la Loire (2e sect.).	Nièvre.
	Fabrègue	Travaux du génie militaire de Lyon	Rhône.
15e	Anglade	Service ordinaire	Constantine.
	Carbonnel (Franç.)	Idem	Philippeville.
	Tardres	Idem	Alger-Est.
16e	Salomon	Chemins de fer. (M. Châtel).	Doubs.
	Perretier	Idem (M. Moron)	Jura.
17e	Burdallet	Idem (M. Richou)	Tarn.
	Maraval	Idem (M. Parlier)	Hérault.
	Arnaud	Idem (M. Aubé)	Basses-Pyrénées.
18e	Chatelier	Idem (M. Roman)	Dordogne.
	Robert	Idem (M. Revol)	Lozère.
	Lanave	Idem (M. Crépin)	Lot-et-Garonne.
	Bernard (Elie)	Idem (M. Salles)	Gard.
19e ancienne	Soullard	Idem (M. de Préaudeau)	Vendée.
	Richard	Idem (M. Faure)	Indre-et-Loire.
	Chorin-Dominel	Idem (M. Modelski)	Vienne.
	Boulanger (Louis)	Idem (M. Faure)	Indre.
	Martin (Armand)	Idem (M. Thiébaut)	Côtes-du-Nord
	Leroy	Comp. des ch. de fer de l'Ouest.	Eure.

INSPECTIONS	NOMS	DÉSIGNATION DES SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
Contrôles de l'exploitation	Hamel.	Chemins de fer de l'État. . . .	Seine.
	Fourmond	Chemins de fer de l'Ouest. . .	Seine-Inférieure.
	Gaillard.	Chemins de fer d'Orléans . . .	Puy-de-Dôme.
	Bernard (Auguste).	Chemins de fer du Midi	Haute-Garonne.
Ville de Paris	Levassor.	Service municipal	Seine.
	Lamare.	Idem.	Seine.
	Lebrun	Idem.	Seine.
	Chabot	Idem.	Seine.
	Chevrier	Idem.	Seine.
Services divers.	Ciolina	Service central des phares . .	Seine.
	Degalle.	Administration centrale. . . .	Seine.
	Anfossi.	Idem.	Seine.
	Girard.	École nationale des ponts et chaussées.	Seine.
	Lionet.	Travaux publics de la Régence.	Tunis.
	Soulette.	Détaché au ministère de l'intérieur.	Seine.
	Lamartre.	Ministère de l'agriculture. (Hydraulique agricole.).	Haute-Garonne.

26 *juin*. — Sont élevés à la 3e classe de leur grade, les conducteurs de 4e classe dont les noms suivent :

INSPECTIONS	NOMS	DÉSIGNATION DES SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
1re	Grimouille	Service ordinaire.	Seine-et-Marne.
	Baffoy.	Idem.	Seine-et-Marne.
	Hutin.	Navigation de l'Aisne et chemins de fer (M. Demouy). .	Aisne.
	Jollet	Navigation de la Seine (1re section, 1re division).	Aube.
2e	Cosnefroy.	Service maritime (2e section).	Seine-Inférieure.
	Dollet.	Service maritime (1re section).	Seine-Inférieure.
	Olivier	Service ordinaire.	Seine-Inférieure.
	Marchand	Idem.	Seine-Inférieure.
	Lambert	Idem.	Eure.
3e	Herviant	Idem.	Aisne.
	Vernier.	Navigation de la Belgique vers Paris.	Nord.
	Martin (J.-A.) . . .	Service maritime.	Nord.
	Hennebicque. . . .	Service ordinaire.	Pas-de-Calais.
4e	Gromer.	Idem.	Aube.
	Gauchon	Idem.	Marne.
	Pethe.	Canal des Ardennes	Ardennes.
	Clergé.	Service ordinaire.	Haute-Marne.
	Lecoanet.	Canal de l'Est. Branche Sud. .	Vosges.
5e	Abat.	Canal du Rhône au Rhin . . .	Doubs.
	Pernot	Canal de Montbéliard à la Haute-Saône	Haute-Saône.
	Leduc.	Canal du Centre	Saône-et-Loire.
	Dorey.	Service ordinaire.	Côte-d'Or.
	Mortureux	Idem.	Côte-d'Or.
6e	Gérard (Pierre). . .	Idem.	Haute-Savoie.
	Davin.	Idem.	Hautes-Alpes.

INSPECTIONS	NOMS	DÉSIGNATION DES SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
6e (suite)	Bellon.	Navigation du Rhône	Vaucluse.
	Dunand (Paul). . .	Service ordinaire.	Vaucluse.
7e	Sauvaire.	Idem.	Bouches-du-Rhône.
	Richaud	Idem.	Basses-Alpes.
	Martini.	Idem.	Corse.
	Richard (Calixte).	Idem.	Basses-Alpes.
	Daumas.	Idem.	Basses-Alpes.
8e	Palayret	Idem.	Aveyron.
	Souche.	Idem.	Ardèche.
	Gounin	Canal du Rhône à Cette. . .	Gard.
	Dalgue	Service ordinaire.	Gard.
9e	Jourdan.	Idem.	Lot.
	Azéma	Idem.	Haute-Garonne.
	Combes. . . . . . ,	Navigation du Tarn	Tarn-et-Garonne.
	Escande (Jaël). . .	Navigation de la Garonne. .	Gironde.
	Martine.	Service ordinaire.	Dordogne.
	Palaysi.	Idem.	Tarn.
	Colombié.	Navigation du Tarn	Tarn-et-Garonne.
	Lalonguière	Service vicinal	Haute-Garonne.
	Dubois (Pierre). . .	Service municip. de Toulouse.	Haute-Garonne.
10e	Ferrand	Service ordinaire.	Landes.
	Larrouyat	Idem.	Basses-Pyrénées.
	Court.	Idem.	Lot-et-Garonne.
	Lacoste.	Idem.	Gers.
11e	Beschon	Idem.	Loir-et-Cher.
	Buso	Service maritime.	Charente-Infér.
	Bonnet.	Service ordinaire.	Indre.
	Longueteau	Idem.	Charente.
	Durand (Alfred). .	Idem.	Vendée.
	Ménard.	Idem.	Charente.
12e	Guéguen.	Idem.	Finistère.
	Lhotellier.	Idem.	Ille-et-Vilaine.
	Massot	Idem.	Côtes-du-Nord.
	Kervégand	Idem.	Morbihan.
	Labbé (Alphonse).	Service maritime.	Ille-et-Vilaine.
	Varagnol.	Service ordinaire.	Morbihan.
13e	Tartasse . . . . . ,	Idem.	Eure-et-Loir.
	Decrooy.	Idem.	Eure-et-Loir.
	Millet.	Idem.	Maine-et-Loire.
	Bernard (Bertrand)	Idem.	Manche.
	Baret.	Idem.	Mayenne.
14e	Richard (Jean-Bapt.).	Idem.	Haute-Loire.
	Martin (Eugène). .	Idem.	Loiret.
	Fournier	Idem.	Rhône.
	Monnot (Emile) . .	Idem.	Nièvre.
	Fanichet	Canal d'Orléans.	Loiret.
	Barrier.	Service ordinaire.	Loiret.
	Chalvet.	Idem.	Lozère.
	Pagès.	Distillerie Rumillet, au Puy. .	Haute-Loire.
	Bernol	Service municipal de Lyon . .	Rhône.
15e	Philippot.	Service ordinaire.	Philippeville.
	Vesque.	Idem.	Oran.
	Athon.	Port d'Alger.	Alger-Est.
	Marcou.	Service ordinaire.	Constantine.
	Gay.	Idem.	Alger-Ouest.
	Hollender.	Idem.	Constantine.
	Poustomis	Idem.	Oran.
	Ratfin.	Idem.	Alger-Est.
	Rollin.	Idem.	Constantine.
16e	Imbert	Chemins de fer (M. Bouvier).	Vaucluse.
	Rossi.	Service ordinaire.	Bouches-du-Rhône.
	Sauvayre.	Idem.	Drôme.

INSPECTIONS	NOMS	DÉSIGNATION DES SERVICES	DÉPARTEMENTS
	MM.		
17e	Méheut	Chemins de fer (M. Pettit)	Lot-et-Garonne.
	Andral	Idem (M. Pugens)	Haute-Garonne.
	Bernadet	Idem (M. Pettit)	Lot-et-Garonne.
	Bonnefous	Idem (M. Salles)	Aveyron.
	Lugagne	Idem (M. Dubois)	Aude.
	Revel (Henri)	Idem (M. Richou)	Tarn.
18e	Boulard	Service ordinaire	Loiret.
	Berger	Chemins de fer (M. Pihier)	Cantal.
	Bigonet	Idem (M. Salles)	Aveyron.
	Meige	Idem (M. Daigremont)	Allier.
	Granger	Idem (M. Roman)	Dordogne.
	Mataly	Idem (M. Pihier)	Lot.
19e ancienne	Langelier	Idem (M. Strohl)	Vienne.
	Fulcrand	Idem (idem)	Charente-Infér.
	Richard (Alexis)	Idem (M. Modelski)	Indre-et-Loire.
19e	Vittecoq	Service ordinaire	Eure.
	Rotereau	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest	Ille-et-Vilaine.
	Mesnil	Chemins de fer (M. Cordier)	Eure-et-Loir.
Contrôles de l'exploitation.	Marceau	Chemins de fer du Nord	Seine.
	Baur	Chemins de fer de l'Est	Seine.
	Carré	Chemins de fer d'Orléans	Seine.
	Rogier	Idem	Seine.
	Flauder	Chemins de fer (M. Pasqueau)	Gironde.
	Sicard	Chemins de fer du Midi	Seine.
Ville de Paris.	Chabagny	Service municipal	Seine.
	Bertier	Idem	Seine.
	Dumangin	Idem	Seine.
	Le Conte	Idem	Seine.
	Rougeoreille	Idem	Seine.
	Huard	Idem	Seine.
	Bender	Idem	Seine.
	Renauld	Idem	Seine.
	Ghilardi	Idem	Seine.
	Cholet	Idem	Seine.
Services divers.	Dabe	Service central des phares	Seine.
	Suères	Ecole nationale des ponts et chaussées	Seine.
	Vuillot	Idem	Seine.
	Mencière	Mission française en Grèce	Grèce.
	Jacques	Travaux publics de la Régence	Tunisie.
	Marquetty	Idem	Tunisie.
	Convert	Mission française en Grèce	Grèce.
	Maton	Idem	Grèce.
	Maldant	Travaux publics de la Régence	Tunisie.
Ministère de l'agriculture.	Servat	Hydraulique agricole	Haute-Garonne.
	Lignon	Idem	Aude.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juillet 1888.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

4 juin. — M. **Andral** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Castres, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Toulouse.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4 juin. — M. **Luret** (Honoré), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies, pour être employé au service des travaux publics de la ville de Tourane (Annam).

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° DISPONIBILITÉ.

2 juin. — M. **Velzy** (Emmanuel), Conducteur principal, en congé de six mois pour raisons de santé, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour le même motif.

9 juin. — M. **Chastrusse** (Baptiste), Conducteur de 4e classe, déclaré démissionnaire en 1882, est réintégré dans son ancien grade et mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Durand** (Charles), Conducteur principal, Seine, service de la navigation de la Seine (3e Section — 1re Division)	1er juillet 1888
M. **Roy** (Léon), Conducteur de 2e classe, Eure, service ordinaire	1er juillet 1888

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Macaire** (Charles), Conducteur de 1re classe, Alger, service ordinaire de la circonscription de l'Est	30 avril 1888
M. **Floury** (Alfred), Conducteur de 2e classe, Somme, service ordinaire	4 mai 1888
M. **Moulin** (Théophile), Conducteur de 4e classe, en disponibilité	25 mai 1888
M. **Warest** (Arthur), Conducteur de 2e classe, Seine, service ordinaire	3 juin 1888
M. **Debidas** (Octave), Conducteur principal, Seine, service de la 2e section de la navigation de la Seine et service des études du chemin de fer métropolitain	9 juin 1888
M. **Talairach** (Robert), Conducteur de 4e classe, Ariège, service des études et travaux du chemin de fer de Lavelanet à Bram	14 juin 1888

7° DÉCISIONS DIVERSES.

24 mai. — M. **Plateau** (Charles), Conducteur de 1re classe, en

congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, est remis en activité et attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Est.

24 *mai.* — M. **Fouqué** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Manche, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Fougères à Vire, passe au service ordinaire du département de la Mayenne.

6 *juin.* — M. **Bresque** (Edouard), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot, passe au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne.

9 *juin.* — M. **Bruon** (Joseph), Conducteur de 4e classe attaché, au service ordinaire du département de l'Allier, passe au service ordinaire du département de la Somme.

Idem. — M. **Michel** (Antoine), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable à Nevers, est remis en activité et attaché, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne.

14 *juin.* — M. **Vittecoq** (Léonore), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Eure, au service des études et travaux du chemin de fer d'Évreux au Neubourg, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Isoré** (Ferdinand), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, passe au service ordinaire du département de la Seine.

Idem. — M. **Giraudet** (Jean), Conducteur de 3e classe détaché au service des travaux publics de la Cochinchine et remis à la disposition de l'Administration des Ponts et Chaussées par M. le Ministre de la Marine et des Colonies, est attaché au service ordinaire du département de la Charente.

18 *juin.* — M. **Thomas** (François), Conducteur de 2e classe employé au service de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest et remis à la disposition de l'Administration par le Directeur de ladite Compagnie, est attaché, dans le département de l'Eure, au service de la navigation de la Seine (3e Section — 2e Division).

Idem. — M. **Blondel** (Auguste), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Eure, au service des études et travaux du chemin de fer du Neubourg à Glos-Montfort, passe au service ordinaire du même département.

20 *juin.* — **M. Comte** (Philippe), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Loiret, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Auxerre à Gien, passe au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Bourges à Gien, même département.

Idem. — **M. Flamm** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, passe, dans le département de la Seine, au service de la 2e section de la navigation de la Seine.

Idem. — **M. Langard** (Émile), Conducteur de 2e classe employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et remis à la disposition de l'Administration par le Directeur de cette Compagnie, est attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

25 *juin.* — **M. Druille** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Tarascon à Ax-les-Bains, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Lavelanet à Bram, même département.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

DÉCRETS

(N° 154)

[10 octobre 1887]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville d'Amiens.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville d'Amiens, d'un réseau de tramways à traction de chevaux destiné au transport exclusif des voyageurs, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways susmentionné par la ville d'Amiens, à ses risques et périls, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé,

Art. 4. — Est approuvé le traité passé, à la date du 24 mars 1885, entre le maire d'Amiens, au nom de la ville, d'une part, et le sieur *Léon Vercken de Vreuschmen*, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ledit traité ainsi que le plan et le cahier des charges mentionnés aux articles 1 et 3 ci-dessus resteront annexés au présent décret.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel* et au *Bulletin des lois*.

. . . .

TRAITÉ.

Entre le maire de la ville d'Amiens, agissant au nom et dans l'intérêt de ladite ville, sauf approbation par le conseil municipal et l'autorité supérieure,

D'une part;

Et M. *Léon Vercken de Vreuschmen*, consul honoraire, demeurant à Paris, faubourg Saint-Honoré, n° 120,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville d'Amiens, qui est en instance pour obtenir la concession d'un réseau de tramways, rétrocède à M. *Léon Vercken de Vreuschmen*, pour une durée égale à cette concession, l'établissement et l'exploitation des lignes indiquées à l'article 2 du cahier des charges imposé par l'État et annexé à la présente convention.

Art. 2. — La rétrocession dont s'agit à l'article précédent, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret de concession à intervenir, approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 3. — M. *L. Vercken* est assujetti envers la ville à toutes les obligations qui seront imposées à la ville elle-même par le cahier des charges annexé au décret de concession, de même qu'il est subrogé aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges. En substituant le rétrocessionnaire à tous les droits et obligations qui dérivent pour elle de la concession, la ville entend se réserver le droit de prendre en son lieu et place l'initiative des réductions de prix prévues à l'article 23 du cahier des charges.

Art. 4. — Dès que l'exploitation sur les réseaux de tramways dans d'autres villes sera faite par des machines automotrices, M. *Vercken* s'engage à employer pour la traction des tramways d'Amiens le système qui lui sera proposé par l'administration municipale, lequel devra être approuvé par l'autorité supérieure.

Art. 5. — Si, pendant la première année d'exploitation, la nécessité de l'élargissement et même la reconstruction du pont Cagnard est reconnue par l'administration municipale, M. *L. Vercken* s'engage à supporter la moitié des frais résultant de ces travaux, dont les plans seront approuvés par l'autorité compétente.

Art. 6. — M. *Léon Vercken* s'engage à payer à la ville d'Amiens une redevance annuelle de 400 francs par chaque voiture en service après les trois premières années d'exploitation, et de 200 francs par voiture pendant les trois premières années.

Art. 7. — La ville d'Amiens garantit M. *Vercken* contre toutes réclamations de la part des riverains des voies publiques empruntées pour le passage des tramways, au cas où ces riverains se prétendraient lésés dans leur prétendu droit de faire stationner les voitures au-devant de leurs habitations.

Art. 8. — La circulation des tramways pourra, en cas de danger pour la sécurité publique, être momentanément interdite par mesure de police, sans que M. *L. Vercken* puisse réclamer aucune indemnité.

Art. 9. — La voie de 1 mètre doit être substituée à celle de 1m,44 primiti-

vement fixée. M. *Vercken* s'engage à procurer à la ville une compensation en rapport avec l'économie devant résulter pour lui de cette substitution sous forme de prolongement sur une longueur de trois kilomètres des lignes prévues au cahier des charges, si la ville obtient elle-même la concession de ces prolongements. Toutefois il sera tenu compte, pour établir la longueur du prolongement à exécuter éventuellement, de la partie comprise entre la rue de Cagny et l'église de Saint-Acheul.

Art. 10. — Le rétrocessionnaire s'engage à constituer dans un délai de six mois une société anonyme qui lui sera substituée après accomplissement des formalités prévues à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 11. — Le cahier des charges servant de base au présent traité porte modification ou dérogation aux articles 1, 3, 4, 10, 11, 12, 15, 16, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 et 39 du cahier des charges type.

Fait double à Paris et à Amiens, le 24 mars 1885.

Approuvé l'écriture :
Signé : L. Vercken.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé : D. Pinchemel, adjoint.

Vu pour être annexé au décret en date du 10 octobre 1887.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : S. de Heredia.

(N° 155)

[18 octobre 1887]

Amélioration du chenal navigable du Rhône entre Serrières et Sablons.

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont autorisés les travaux à exécuter pour l'amélioration du chenal navigable du Rhône, entre Serrières et Sablons, et pour la création d'un bas-port à Serrières, conformément aux dispositions de l'avant-projet en date des 15-19 février 1887.

2° La dépense, évaluée à 173.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits au budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des rivières (*Ressources extraordinaires*).

(N° 156)

[18 octobre 1887]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, *un crédit de* 100.000 *francs à titre de fonds de concours versés au trésor, applicable aux travaux de réfection des digues de la Basse-Seine.* (*Bull. des lois,* XI° série, n° 1132, p. 1092.)

(N° 157)

[18 octobre 1887]

Décret portant approbation et publication de la déclaration signée, le 8 *octobre* 1887, *entre la France, l'Allemagne et la Belgique, pour régler les époques et la durée des chômages des canaux et rivières canalisées qui mettent ces trois pays en communication.*

Le Président de la République française,

Sur la proposition du ministre des affaires étrangères,

Décrète :

Art. 1er. — Une déclaration ayant été signée, le 8 octobre 1887, entre la France, l'Allemagne et la Belgique, pour régler les époques et la durée des chômages des canaux et rivières canalisées qui mettent ces trois pays en communication, ladite déclaration, dont la teneur suit, est approuvée et recevra sa pleine et entière exécution.

DÉCLARATION.

Le gouvernement de la République française, le gouvernement de sa majesté l'empereur d'Allemagne et le gouvernement de sa majesté le roi des Belges, ayant jugé utile de s'entendre pour régler à l'avenir, d'un commun accord, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, les époques et la durée des chômages des canaux et rivières canalisées qui mettent en communication la France, l'Allemagne (l'Alsace-Lorraine et la région de la Sarre prussienne) et la Belgique, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, sont convenus des dispositions suivantes :

1° Les chômages des voies navigables ci-dessus mentionnées auront lieu, à l'avenir, après entente préalable, d'après le principe de la simultanéité, avec date initiale du 15 juin, sauf les dérogations commandées par des situations particulières ou des besoins exceptionnels.

On aura soin de réserver le plus grand nombre de garages possible dont les tirants d'eau seront indiqués.

2° Le chômage de la section du canal du Rhône au Rhin, entre Mulhouse et Vaujancourt, sera fixé, dans chaque cas spécial, d'un commun accord, entre les administrations française et allemande.

Les chômages de la Meuse canalisée et des canaux de Liège vers Maëstricht et vers Anvers se rapprocheront, autant que possible, des époques désignées ci-dessus, de façon à réduire l'interruption de la navigation entre l'Allemagne et Anvers au moins de temps possible.

3° Les gouvernements respectifs se donneront avis, le plus tôt possible, des dispositions qu'ils auront arrêtées concernant la durée des chômages et leur commencement.

4° En cas d'interruption de navigation résultant de force majeure, les ingénieurs, chefs de service limitrophes, s'en donneront immédiatement avis, en indiquant la durée probable du chômage.

Ils se notifieront de même la date de la reprise de la navigation.

5° Toute disposition contraire à la présente déclaration est et demeure abrogée.

En foi de quoi les soussignés ont arrêté la présente déclaration et y ont apposé leurs cachets.

Fait en triple exemplaire, à Paris, le 8 octobre 1887.

(*L. S.*) Signé : Flourens.
(*L. S.*) Signé : Munster.
(*L. S.*) Signé : Beyens.

(N° 158)

[26 octobre 1887]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement de nouvelles voies ferrées sur les quais de la rive gauche de la Seine, au

port de Rouen, et approuve une convention passée avec la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la concession de ces voies.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Vu la convention passée, le 25 octobre 1887, entre le ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour la concession des voies ferrées susindiquées ;

Vu la loi du 11 juin 1880 et le règlement d'administration publique du 6 août 1881;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention susvisée passée entre le ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour la concession des nouvelles voies ferrées à établir sur les quais de la rive gauche de la Seine, au port de Rouen.

Cette convention restera annexée au présent décret.

Art. 2. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement des voies projetées telles qu'elles sont indiquées sur le plan d'ensemble présenté par la Compagnie le 22 juin 1886, annexé au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, ladite compagnie représentée par MM. J. Delarbre, vice-président du conseil d'administration, et le duc de Noailles, administrateur, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 110, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 13 octobre 1887.

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui accepte cette concession, les nouvelles voies ferrées à établir pour transporter entre les gares et les quais de Rouen (R. G.) à l'aide soit de locomotives, soit de chevaux, au gré de la

compagnie concessionnaire, les marchandises par wagon complet en provenance ou à destination du réseau de ladite compagnie de l'Ouest, après ou avant leur transport sur le chemin de fer.

Art. 2. — Les voies ferrées faisant l'objet de la présente convention comprennent, savoir :

1° Une voie de circulation parallèle aux quais, le long de la chaussée qui borde les maisons et à deux mètres vingt-cinq centimètres du bord extérieur de cette chaussée. La voie qui existe actuellement au milieu du terre-plein du quai Cavelier-de-la-Salle sera supprimée;

2° Deux voies de chargement sur le bord du quai Jean-de-Béthencourt. L'une de ces voies sera placée entre les rails de la voie des grues;

3° Trois voies de dépôt et de manutention de wagon, reliées de part et d'autre à la voie de circulation et terminées du côté d'aval par une voie unique;

4° Une voie reliant le groupe précédent à la gare de Rouen-Orléans;

5° Un groupe de trois voies en éventail reliées à la voie de circulation et reliées entre elles par une voie transversale avec plaques tournantes; la voie du milieu, indiquée en pointillé, ne sera établie qu'ultérieurement;

6° Trois systèmes de voies en ciseaux, dont un sur le quai Cavelier-de-la-Salle et deux sur le quai Jean-de-Béthencourt;

7° Enfin, une voie prolongeant jusqu'au quai entre les appontements n°s 2 et 3 les voies du chemin de fer d'intérêt local de Rouen au Petit-Quevilly.

Le tracé de l'ensemble des voies ci-dessus sera conforme aux indications des lignes rouges du plan général dressé par la compagnie à la date du 22 juin 1886.

Art. 3. — La concession est faite aux clauses et conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la convention du 24 juillet 1882, portant concession à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest des voies ferrées établies ou à établir sur les quais du port de Rouen (R. G.) ainsi qu'aux clauses et conditions additionnelles énoncées à l'article 4 ci-après.

Art. 4. — La compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Rouen au Petit-Quevilly aura l'usage des voies établies ou à établir par la compagnie de l'Ouest sur l'appontement n° 2 et entre cet appontement et l'extrémité des voies de la ligne d'intérêt local. Elle n'aura, pour cet usage, aucune redevance à payer.

Les dépenses à faire pour modifier les voies actuelles de la ligne d'intérêt local seront supportées par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Les mesures de détail à prendre seront concertées entre les deux compagnies. En cas de litige, l'administration supérieure décidera.

Art. 5. — Les travaux nécessaires à l'établissement des voies ferrées dont il s'agit, ayant le caractère de travaux complémentaires que la compagnie de l'Ouest peut être autorisée à exécuter en vertu de la convention du 17 juillet 1883, approuvée par la loi du 20 novembre de la même année, les dépenses qui seront faites pour leur établissement et leur exploitation, ainsi que les recettes qui en proviendront, seront comprises dans les comptes de la compagnie, et l'imputation en sera faite conformément aux dispositions de ladite convention.

Art. 6. — Les frais d'enregistrement de la présente convention seront supportés par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Fait triple à Paris, le 25 octobre 1887.

Approuvé l'écriture :
Signé : J. DELARBRE.

Approuvé l'écriture :
Signé : NOAILLES.

Approuvé :
Le Ministre des travaux publics,
Signé : S. DE HEREDIA.

(N° 159)

[28 octobre 1887]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, *un crédit de* 3.400.000 *francs à titre de fonds de concours versés au trésor pour la construction, par l'État, de diverses lignes concédées aux Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée, de l'Est, d'Orléans et de l'Ouest.* (*Bull. des lois*, n° 1.136, p. 1218.)

(N° 160)

[29 octobre 1887]

Décret qui modifie celui du 7 *septembre* 1887, *portant réorganisation du Comité consultatif des chemins de fer.*

Le Président de la République française,

Vu le décret du 7 septembre 1887 réorganisant le Comité consultatif des chemins de fer;

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Décrète :

Art. 1er. — Le nombre des membres du Comité consultatif des chemins de fer, nommés par décret, est porté de trente-deux à trente-six.

Les quatre membres nouveaux comprennent :

Un représentant du ministère des finances ;

Un représentant du ministère du commerce et de l'industrie;

Le président du tribunal de commerce de la Seine;
Un représentant des chambres syndicales.

Art. 2. — Un ingénieur en chef des ponts et chaussées attaché à la direction des chemins de fer aura entrée au Comité avec voix consultative. La désignation de ce fonctionnaire sera faite par arrêté ministériel.

. . . .

(N° 161)

[14 novembre 1887]

Suppression des passages à niveau existant sur le chemin de fer de ceinture de Paris (rive droite).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la suppression des passages à niveau existant sur le chemin de fer de ceinture de Paris (rive droite), à la rencontre de la rue des Épinettes, de l'avenue de Saint-Ouen et de la rue du Poteau, conformément aux dispositions du plan général annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, le syndicat du chemin de fer de ceinture est substitué aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas terminées dans le délai de deux ans à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 162)

[19 novembre 1887]

Décret qui approuve le traité passé entre la Compagnie des chemins de fer de l'Est et la Compagnie du chemin de fer d'intérêt

local d'Avricourt à Blamont et à Cirey pour l'exploitation de ce chemin de fer par la Compagnie de l'Est.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé le traité passé, les 16 et 24 juin 1886, entre la Compagnie des chemins de fer de l'Est et la Compagnie du chemin de fer d'intérêt local d'Avricourt à Blamont et à Cirey, pour l'exploitation de ce chemin par la Compagnie de l'Est.

Art. 2. — La présente approbation est donnée sous la réserve que la Compagnie des chemins de fer de l'Est établira, en un compte à part, les résultats de l'exploitation faisant l'objet dudit traité.

Les pertes ou les bénéfices résultant de cette exploitation ne pourront, en aucun cas, figurer dans les comptes établis en vue de la garantie d'intérêts accordée par l'État à la Compagnie ou du partage des bénéfices.

. . . .

TRAITÉ

Entre :

La compagnie des chemins de fer de l'Est, dont le siège est à Paris, rue et place de Strasbourg, représentée par MM. *Charles-Édouard Gallois*, ingénieur en chef des ponts et chaussées, officier de la Légion d'honneur, et *Paul-Eugène-Marie de Boischevallier*, administrateur de ladite compagnie, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par une décision du conseil d'administration, en date du 24 juin 1886,

D'une part;

Et la compagnie du chemin de fer d'Avricourt à Blamont et à Cirey, représentée par M. *Marie-Joseph-Émile Mathis de Granseille*, chevalier de la Légion d'honneur, président du conseil d'administration, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par une décision du conseil d'administration, en date du 16 juin 1886,

D'autre part;

Il a été exposé et arrêté ce qui suit :

La compagnie des chemins de fer de l'Est exploite actuellement, pour le compte de la compagnie concessionnaire, le chemin de fer d'intérêt local d'Avricourt à Blamont et à Cirey, aux conditions fixées par un traité en date du 1er juillet 1876 et qui expire le 1er juillet prochain.

Le plan ci-joint, vérifié par les deux parties, donne la situation actuelle des installations de la ligne de Cirey dans la gare d'Avricourt, savoir :

Par une teinte vermillon, les voies appartenant exclusivement à la société de Cirey;

Par une teinte verte, les installations qui servent au trafic local de la gare d'Avricourt et au transbordement des marchandises de la ligne de Cirey et dont la compagnie d'intérêt local est propriétaire pour un quart.

Le traité du 1er juillet 1876 devant expirer le 1er juillet prochain, les deux compagnies se sont mises d'accord pour le renouveler sur les mêmes bases, en tenant compte de la modification consentie de part et d'autre au cours de ce traité, concernant le surcroît de délai pour la restitution des wagons envoyés sur la ligne de Cirey;

En conséquence :

Art. 1er. — La compagnie de l'Est maintiendra le service d'exploitation de la ligne de Cirey, tel qu'il est organisé en ce moment.

Elle s'entendra avec la compagnie de Cirey pour introduire dans ce service, conformément au cahier des charges de cette société, les modifications qu'elle jugerait utiles dans l'intérêt du trafic.

La compagnie de l'Est sera chargée, aux frais de la société de Cirey, de toutes les dépenses d'entretien courant, de grosses réparations, des terrassements, ouvrages d'art et bâtiments, ainsi que les dépenses d'entretien et de réfection des voies de la ligne de Cirey, dépenses arrêtées conformément à l'usage établi par le traité actuellement en vigueur, du 1er juillet 1876.

Art. 2. — En ce qui concerne la gare d'Avricourt, la compagnie de Cirey n'aura à payer à la compagnie de l'Est aucune redevance :

1° Pendant la durée de la concession de la compagnie de l'Est, pour l'occupation des terrains sur lesquels sont placées les voies et installations de la compagnie de Giney dans ladite gare d'Avricourt, ou sur lesquels des installations nouvelles devraient être effectuées, en raison des besoins du trafic de la ligne d'intérêt local;

2° Pendant la durée du présent traité, pour l'usage qui sera fait des autres parties de la gare pour les besoins de l'exploitation de la ligne de Cirey.

La compagnie de Cirey aura à payer, pour l'usage de la gare d'Avricourt :

1° La totalité des frais d'entretien et de grosses réparations des installations, teintées en vermillon au plan ci-annexé, à l'exception pourtant de la partie de la voie principale de Cirey, comprise entre les aiguilles 41 et 44, pour tenir compte de l'usure du matériel des voies due aux manœuvres que la compagnie de l'Est fera pour son propre service sur les voies de la compagnie de Cirey;

2° Le quart des frais d'entretien et de grosses réparations des installations, teintées en vert sur le plan ci-annexé, et qui servent au service local et au transbordement des marchandises de la ligne de Cirey.

Les autres frais d'entretien de la gare d'Avricourt demeurent à la charge exclusive de la compagnie de l'Est.

Si les deux compagnies reconnaissent l'utilité, pour les besoins du trafic, d'augmenter ou de modifier, pendant la durée du présent traité, les intallations indiquées en vert au plan ci-annexé, les dépenses qui seront nécessitées par ces travaux seront partagées dans la proportion de trois quarts pour la compagnie de l'Est et d'un quart pour la compagnie de Cirey.

Art. 3. — La compagnie de Cirey fournira les machines locomotives accompagnées de leur tenders, les voitures à voyageurs et fourgons à freins, nécessaires à l'exploitation de sa ligne.

Dans le cas où ces voitures ne seraient pas en nombre suffisant, la compagnie de l'Est livrera, aux conditions ci-après stipulées, le supplément de voitures et de fourgons que réclamera le service.

En cas de besoin, la compagnie de l'Est prêtera aussi des locomotives de secours à la compagnie de Cirey, à la condition, bien entendu, que la voie sera en état de supporter ces machines.

Art. 4. — La compagnie de l'Est voulant rester étrangère aux chances de l'entreprise de la compagnie du chemin de fer d'Avricourt à Cirey, ne prétendre à aucun bénéfice, ni encourir aucune perte, mais tenant à s'assurer le remboursement intégral de ses dépenses, il sera, à cet effet, ouvert sur ses livres, à la ligne de Cirey, un compte d'exploitation, d'entretien, de réparation de toute sorte et de fourniture de matériel roulant.

Les dépenses de toute nature, spécialement afférentes à la ligne de Cirey, seront portées au débit de ce compte.

Ces dépenses n'ayant pu être déterminées au préalable et résumées sous forme d'un tarif d'exploitation, il est entendu que la compagnie de l'Est les comptera de manière à rentrer uniquement dans ses déboursés, en s'interdisant tout bénéfice.

On entend par déboursés, non seulement les sommes réellement payées pour l'exploitation, salaires, matières et frais généraux, mais encore les redevances ci-après stipulées pour la fourniture éventuelle ou permanente, par la compagnie de l'Est du matériel roulant.

Art. 5. — Si la compagnie de l'Est a à prêter à la compagnie de Cirey des machines de secours, l'emploi de chaque machine donnera lieu à une redevance de 0f,30 par kilomètre, représentant l'intérêt et l'amortissement du capital consacré à la construction de cette machine.

Les frais de conduite et d'entretien et les dépenses de ces machines seront comptés comme les frais de conduites et les dépenses des machines appartenant à la compagnie de Cirey.'

Art. 6. — La compagnie de l'Est fera faire dans ses ateliers l'entretien et les réparations des machines, tenders et voitures appartenant à la compagnie de Cirey.

Les dépenses faites pour cet objet comprendront :

1° Leur part de frais généraux ;

2° Une taxe kilométrique, décomptée à l'allée et au retour, et calculée à raison de :

0f,04 par véhicule pour chaque voiture ou fourgon ;

0f,06 par tonne pour chaque machine envoyée en réparation sur un atelier quelconque de la compagnie de l'Est.

Ces dépenses seront portées au débit du compte « Exploitation » de la ligne de Cirey.

Art. 7. — Seront également portées au débit du même compte les redevances ci-après :

0f,04 par kilomètre, pour chaque voiture à voyageur envoyée sur la ligne de Cirey;

0f,02 par kilomètre, pour chaque wagon à marchandises français;

0f,025 à 0f,03 par kilomètre, pour chaque wagon à marchandises étranger, la compagnie de l'Est ne demandant que le montant des redevances qu'elle paye elle-même.

Les parcours de ces véhicules seront comptés tant à plein qu'à vide.

Tout wagon envoyé par la compagnie de l'Est sur la ligne de Cirey devra être restitué dans un délai de soixante-douze heures, y compris le temps du voyage aller et retour.

Ce délai sera réduit à quarante-huit heures pour les wagons qui n'appartiendraient pas à la compagnie de l'Est.

Dans le cas où les délais fixés par l'administration supérieure pour l'enlèvement des marchandises viendraient à être diminués, les délais ci-dessus stipulés seraient réduits de la même quantité.

Ces délais seront augmentés de vingt-quatre heures si le wagon est rendu chargé.

Ces délais courront à partir de l'heure de départ du premier train qui emportera les wagons livrés à la compagnie de Cirey.

Tout séjour des wagons, au delà des délais indiqués ci-dessus, donnera lieu à une perception de 3 francs par fraction indivisible de vingt-quatre heures.

Art. 8. — Le montant des dépenses mentionnées aux articles précédents sera prélevé par la compagnie de l'Est sur les recettes centralisées à cet effet dans sa caisse.

La différence entre ces recettes et ces dépenses donnera lieu à une bonification d'intérêts dont la compagnie de l'Est tiendra compte à la compagnie de Cirey, au taux annuel de 0f,75 p. 100.

En cas d'insuffisance de recettes pour couvrir le montant du compte des frais d'exploitation, d'entretien et de redevance du matériel roulant, la compagnie de l'Est sera couverte de cette insuffisance par la compagnie de Cirey, dans le delai d'un mois après la remise des compte de chaque exercice.

Art. 9. — La compagnie de l'Est accorde à la compagnie de Cirey la faculté d'établir ces tarifs au départ d'Avricourt-frontière, et afin de tenir compte à la compagnie de l'Est du parcours de 435 mètres, qui existe entre la gare d'Avricourt et la partie française située vers Deutsch-Avricourt, la compagnie de Cirey payera à la compagnie de l'Est une recevance de 0f,10 par tonne de marchandises allant de la ligne de Cirey en Allemagne, et réciproquement.

Art. 10. — La compagnie de l'Est portera au crédit du compte d'exploitation et d'entretien du chemin de fer de Cirey la totalité des recettes effectuées surtout le parcourt d'Avricourt à Cirey, sans y comprendre, dans aucun cas, celles relatives à la manutention des marchandises dans la gare d'Avricourt, ni les autres recettes accessoires de cette gare, lesquelles appartiendront en propre à la compagnie de l'Est, qu'elles soient afférentes au parcours faits sur le chemin de l'Est ou au parcours effectué sur le chemin de Cirey.

Moyennant la perception de ces frais accessoires, la compagnie de l'Est ne portera au compte « Exploitation » de la ligne de Cirey aucune dépense pour

le personnel de l'exploitation, les frais de chauffage et d'éclairage de la gare d'Avricourt.

Art. 11. — La compagnie de Cirey déclare, à l'égard de la constatation du chiffre des recettes effectuées, s'en rapporter entièrement aux écritures tenues par la compagnie de l'Est, conformément aux prescriptions de l'administration supérieure, écritures dont la compagnie de Cirey pourra faire prendre connaissance par ses représentants.

Art. 12. — La compagnie de l'Est fera, tous les six mois, le règlement provisoire des recettes et des dépenses et mettra le solde de ce règlement à la disposition de la compagnie de Cirey qui pourra, soit retirer les fonds disponibles, soit les laisser dans la caisse de la compagnie au taux mentionné en l'article 8.

Mais c'est seulement après l'apurement des comptes de chaque exercice, que la compagnie arrêtera le solde définitif, soit de la recette nette qu'elle aura à verser à la compagnie de Cirey, soit du déficit qu'elle aura à lui réclamer.

Art. 13. — Les dépenses d'entretien courant devront se borner au strict nécessaire. Les dépenses pour les modifications et les agrandissements que le développement du trafic nécessitera dans les installations des gares et stations de la ligne ne pourront être entreprises qu'autant que l'utilité en aura été reconnue par les délégués de la compagnie concessionnaire. Il est entendu, d'ailleurs, que ces modifications et agrandissements resteront entièrement à la charge de la compagnie de Cirey.

Art. 14. — La durée du présent traité est fixée à dix années qui prendront cours à partir du 1er juillet 1886.

Art. 15. — Les contestations qui pourraient survenir entre les parties contractantes pour l'exécution des clauses du présent traité seront jugées par trois arbitres qui jugeront ensemble et au même titre, comme amiables compositeurs, souverainement et sans appel, ni réserve.

Les parties s'entendront pour la nomination de ces arbitres, et, en cas de contestations, ils seront nommés par le tribunal de commerce de la Seine.

Art. 16. — Les frais d'enregistrement du présent traité seront à la charge de celles des parties qui y aura donné lieu.

Art. 17. — La présente convention ne sera définitive qu'après :

1° L'approbation de l'assemblée des actionnaires de la compagnie de l'Est;

2° L'approbation du ministre des travaux publics.

Fait double à Paris, les 16 et 24 juin 1886.

Approuvé :	Approuvé :	Approuvé :
Signé : de Boischevallier.	Signé : Gallois.	Signé : Mathis de Grandseille.

Approuvé par le conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer d'Avricourt à Blamont et à Cirey, dans sa séance du 16 janvier 1886.

Approuvé par le conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer de l'Est, dans sa séance du 24 juin 1886.

(N° 163)

[21 novembre 1887]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, *un crédit de* 400.000 *francs à titre de fonds de concours versés au trésor pour travaux d'amélioration du port de Bône.* (*Bull. des Lois*, n° 1.137, p. 1230.)

(N° 164)

[21 novembre 1887]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, *un crédit de* 3.400.000 *francs à titre de fonds de concours versés au trésor pour la construction par l'État de diverses lignes concédées aux Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée, de l'Est, d'Orléans et de l'Ouest.* (*Bull. des lois*, n° 1.137, p. 1231.)

(N° 165)

[21 novembre 1887]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, *un crédit de* 8.601.168f,63 *à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution des divers travaux publics.*

Le Président de la République française,

. . . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur le budget de l'exercice 1887, pour l'emploi de fonds de concours, des crédits additionnels montant ensemble à 8.601.168f,83, et répartis ainsi qu'il suit, savoir :

BUDGET ORDINAIRE.

Ire SECTION.

SERVICE ORDINAIRE.

Chap.	VII.	Personnel des gardes-mines	1.500f,00
—	XIX.	Routes et ponts. — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations.)	40.870 ,00
—	XXII.	Rachat de concession de ponts à péage dépendant des routes nationales	6.917 ,00
—	XXIII.	Navigation intérieure. — Rivières. — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations.).	31.789 ,00
—	XXIV.	Navigation intérieure. — Canaux. — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations.).	13.376 ,37
—	XXV.	Ports maritimes. — Travaux ordinaires. (Entretien et grosses réparations)	54.082 ,15

BUDGET DES DÉPENSES

SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

IIe SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

Chap.	XLIV.	Construction de ponts	150.000 ,00
—	L.	Travaux de défenses contre les inondations	10.827 ,53
—	V.	Amélioration des rivières	1.020.000 ,00
—	VI.	Établissement et amélioration de canaux de navigation	221.605 ,00
—	VII.	Amélioration et achèvement des ports maritimes	4.945.000 ,00
—	VIII.	Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État	2.105.201 ,76
		Ensemble comme ci-dessus	8.601.168f,83

(N° 166)

[21 novembre 1887]

Décret qui autorise la chambre de commerce de Granville à établir et à administrer des engins par le chargement et le déchargement des marchandises sur les quais du port de cette ville.

Le président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Granville est autori-

sée à établir et à exploiter, à ses risques et périls, sur les quais de Granville, des engins pour le chargement et le déchargement des marchandises, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'administration de cet outillage figureront, chaque année, dans un compte spécial et un budget spécial, qui comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce, à l'occasion de services subventionnés ou entretenus par elle, sous approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le ministre du commerce et de l'industrie, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, mais après avis du ministre des travaux publics.

Aucune nature nouvelle de dépenses n'y pourra figurer que sur avis conforme du ministre des travaux publics.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Objet de l'autorisation.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce de Granville est autorisée à établir et à administrer dans le port de Granville, sur les quais de ce port, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend des grues pour le chargement et le déchargement des navires.

Nature de l'autorisation.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire.

L'usage des appareils est toujours facultatif pour le public et il est subordonné aux nécessités du service général du port, dont l'administration est seule juge.

Les quais sur lesquels ils sont installés restent affectés à l'usage libre du public, sous l'autorité exclusive de la police du port.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser d'autres personnes à employer ou à mettre à la disposition du public tels appareils qu'elle jugera convenable, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Nombre et nature des appareils autorisés.

Art. 3. — Les engins que le permissionnaire est tenu dès maintenant d'établir sont les suivants :

Deux grues roulantes à vapeur (système Caillard) d'une force nominale de deux tonnes.

Emplacements.

Art. 4. — Les dispositions et le tracé des voies ferrées destinées au déplacement des appareils sont déterminés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

Projet d'exécution.

Art 5. — Le permissionnaire est tenu de soumettre au ministre des travaux publics les projets d'exécution et de modification de tous les ouvrages ou engins à installer.

Ces projets doivent comprendre tous les plans et dessins et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les constructions à faire.

Le ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifications qu'il juge nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité des quais, ainsi que la conservation des ouvrages du port.

Exécution des travaux.

Art. 6. — Le permissionnaire doit exécuter les travaux conformément aux projets qu'il a présentés et avec les modifications prescrites par le ministre des travaux publics.

Tous les ouvrages doivent être exécutés en matériaux de bonne qualité, mis en œuvre suivant les règles de l'art.

Entretien des ouvrages.

Art. 7. — Les ouvrages établis par le permissionnaire doivent être constamment entretenus en bon état par ses soins, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auxquels ils sont destinés.

Le permissionnaire doit tenir constamment propres les voies de roulement des grues mobiles et leurs abords.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par le permissionnaire, il y sera pourvu d'office à la diligence des ingénieurs du port, à la suite d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet. Le montant des avances faites par le service du port sera remboursé par le permissionnaire au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Responsabilité vis-à-vis des tiers.

Art. 8. — Le permissionnaire est responsable vis-à-vis des tiers de la répa-

ration des dommages provenant du défaut de solidité ou d'entretien des constructions et engins.

Frais de construction et d'entretien.

Art. 9. — Tous les frais de premier établissement, de modification et d'entretien sont à la charge du permissionnaire.

Sont également à sa charge les frais des changements qu'il peut être autorisé par le ministre des travaux publics à apporter aux ouvrages du port, aux becs de gaz, bornes d'amarrages, etc.

Pavages.

Art. 10. — Le permissionnaire a à sa charge l'entretien des dallages sur lesquels sont établis les rails servant au déplacement des grues.

Il en est de même des pavages des terre-pleins utilisés par la chambre de commerce, à l'exception des parties restant affectées à la circulation ordinaire des voitures.

Avant la mise en service des engins, il sera dressé un procès-verbal contradictoire de reconnaissance des dallages et pavages à entretenir par le permissionnaire.

Indemnités aux tiers.

Art. 11. — Le permissionnaire a à sa charge, sauf son recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite de l'exécution, de l'entretien ou du fonctionnement des ouvrages autorisés.

Règlements de voirie.

Art. 12. — Le permissionnaire est tenu de se conformer à tous les règlements de voirie, existants ou à intervenir, notamment en ce qui concerne les travaux à exécuter sur la voie publique, en vue de l'établissement ou de l'entretien des voies ferrées, des tuyaux d'eau et de gaz et tous autres appareils.

Ces travaux doivent être effectués avec la plus grande activité et avec toutes les précautions qui seront prescrites, de façon à gêner le moins possible la circulation.

Aussitôt qu'ils seront terminés, la chaussée sera rétablie en bon état par les soins du permissionnaire et à ses frais.

Effets du libre usage de la voie publique.

Art. 13. — Le permissionnaire n'est admis à réclamer aucune indemnité, à raison des dommages que le roulage ordinaire causerait aux voies ferrées et aux autres ouvrages fixes qui ne doivent former aucun obstacle à la circulation publique.

Il ne peut non plus élever contre l'administration aucune réclamation en raison de l'état des chaussées et terre-pleins, des quais, ou de l'influence que cet état exercerait sur l'entretien et le fonctionnement de ses ouvrages, ni en raison du trouble et des interruptions de service qui résulteraient, pour ses divers engins, soit de mesures temporaires d'ordre et de police, prises par le

service du port, soit de travaux exécutés sur le domaine public, tant par l'administration que par les particuliers régulièrement autorisés, ni en raison d'une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Délais d'exécution.

Art. 14. — Le permissionnaire devra avoir terminé les travaux de premier établissement des appareils mentionnés à l'article 3 du présent cahier des charges dans le délai de six mois.

Contrôle de la construction et de l'entretien.

Art. 15. — Les travaux de premier établissement, de modification et d'entretien sont exécutés sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

A mesure que les travaux de premier établissement seront terminés, chaque appareil ou groupe susceptible d'être utilisé isolément fera l'objet d'un procès-verbal de récolement dressé par les ingénieurs, sur la demande du permissionnaire, et le préfet, sur le vu de ce procès-verbal, en autorisera, s'il y a lieu, la mise en service.

Cas d'insuffisance des engins autorisés.

Art. 16. — Lorsque le nombre des engins ne sera plus suffisant pour les besoins du commerce, la chambre de commerce sera tenue de les augmenter par l'établissement et la mise en service d'engins supplémentaires de même nature, dans la mesure reconnue nécessaire à la bonne exploitation du port, par les ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, d'accord avec la chambre de commerce, ou, à défaut de cet accord, par un décret rendu en Conseil d'État, après enquête, sur le rapport des ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie.

TITRE III.

ADMINISTRATION.

Police des quais et du port.

Art. 17. — L'autorisation ne confère au permissionnaire aucun droit d'intervention dans le placement des navires aux quais outillés par lui, dans le déplacement de ces navires, dans la police de grande voirie, dans celle de la circulation ou de l'usage des quais.

Ordre d'admission à l'usage des engins de manutention.

Art. 18. — Les engins de chargement et de déchargement sont mis à la disposition des navires suivant l'ordre des demandes.

Les demandes sont inscrites, à cet effet, dans l'ordre et à la date de leur production, sur des registres à souche tenus par les soins du permissionnaire.

Ces registres sont communiqués, sans déplacement, à toutes les personnes intéressées à en prendre connaissance.

Si un navire inscrit ne se présente pas à son rang, il prend le premier tour dont il est en mesure de profiter.

Les bâtiments appartenant à l'État ou employés au service de l'État ont la priorité sur tous les autres pour l'usage des engins. Ils ne sont pas astreints aux inscriptions prévues ci-dessus. En cas d'urgence et sur la réquisition du capitaine de port, les engins employés par d'autres navires peuvent être enlevés à ces navires pour être affectés immédiatement aux opérations des bâtiments appartenant à l'État ou employés au service de l'État.

Obligations du permissionnaire en ce qui concerne les engins.

Art. 19. — Le permissionnaire est tenu d'employer directement ses appareils, sur la demande du public, à l'enlèvement des colis, et cela, non seulement pendant les jours et heures réglementaires du travail de la douane, mais encore, en dehors de ces périodes, de jour et de nuit, quand ce travail aura été autorisé par la douane, sur la demande de la personne qui devra faire usage des appareils.

Obligations des usagers.

Art. 20. — Ceux qui font usage des engins du permissionnaire doivent employer, pour le déchargement et l'embarquement des marchandises, ainsi que pour leur arrimage à fond de cale ou sur les wagons, et, en général, pour la manutention des marchandises, un nombre d'hommes suffisant pour accélérer le travail et ne pas laisser chômer l'engin, faute de quoi il peut immédiatement être mis à la disposition du premier des inscrits suivant qui est en situation de l'utiliser. Les grues ne peuvent être employées à enlever un poids supérieur à leur force. Toute avarie occasionnée par l'emploi de poids supérieurs reste à la charge des personnes qui ont fait usage des grues.

Ceux qui veulent travailler en dehors des jours et heures réglementaires du travail de la douane doivent en faire la déclaration écrite au moins six heures avant le commencement du travail supplémentaire, en produisant, s'il y a lieu, l'autorisation de la douane.

Suspension des opérations.

Art. 21. — Si l'agent chargé de la manœuvre trouve qu'il y a danger ou inconvénient à continuer le travail au moyen des engins du permissionnaire, ou si ces engins doivent être déplacés par ordre des ingénieurs ou des officiers de port, les locataires doivent immédiatement suspendre les opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre, sans avoir droit à aucune indemnité, même si l'interruption de travail est occasionnée par un défaut des engins mis à leur disposition.

Mais, dans ce dernier cas, ils ne payent que le temps pendant lequel ils ont pu faire usage de ces engins.

Règlements du port et mesures de police.

Art. 22. — Le permissionnaire est soumis aux règlements du port.

Il doit se conformer aux arrêtés que prend le préfet, le permissionnaire entendu, pour réglementer dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port et du bon emploi des ouvrages de l'État, le stationnement, les mouvements et le fonctionnement des engins établis sur le domaine public.

Il est tenu de déplacer momentanément ces engins, loués ou non, toutes les fois qu'il en est requis, soit par les officiers de port pour les besoins de l'exploitation du port, soit par les ingénieurs du port pour les réparations à exécuter aux ouvrages de l'État.

Ces déplacements sont ordonnés verbalement aux agents du permissionnaire, qui doivent obtempérer immédiatement aux injonctions des officiers de port et des ingénieurs, faute de quoi lesdits agents sont personnellement passibles de procès-verbaux de contravention à la police de la grande voirie, et il est procédé d'office à l'exécution des ordres des officiers de port et des ingénieurs aux frais des contrevenants, sauf recours contre le permissionnaire civilement responsable.

Mesures de détail.

Art. 23. — Les mesures de détail relatives à l'application du présent cahier des charges en ce qui concerne notamment les obligations respectives du permissionnaire et des personnes qui font usage de ses appareils, ainsi que les mesures de détail relatives à l'application des tarifs, sont arrêtées par le préfet, le permissionnaire entendu.

Agents des permissionnaires.

Art. 24. — Les agents et gardiens que le permissionnaire emploie pour la surveillance et la garde des ouvrages autorisés, peuvent être commissionnés par le préfet et assermentés devant le tribunal de première instance.

Ils sont, en ce cas, assimilés aux gardes des particuliers.

Ils ont des signes distinctifs de leurs fonctions.

Sous-traités.

Art. 25. — Le permissionnaire peut, avec le consentement du ministre des travaux publics, confier à des entrepreneurs agréés par lui, l'exploitation de tout ou partie des appareils et la perception des taxes fixées par le tarif; mais, dans ce cas, il demeure personnellement responsable, tant envers l'administration qu'envers les tiers, de l'accomplissement de toutes les obligations que leur impose le présent cahier des charges.

Contrôle de l'exploitation.

Art. 26. — L'exploitation des appareils et engins autorisés est faite sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

TITRE IV.

TARIFS.

Durée.

Art. 27. — Pour indemniser le permissionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage de ces appareils, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après.

Taxes maxima.

Art. 28. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service des appareils sont les suivantes :

Par tonne de 1.000 kilogrammes de marchandises embarquées ou débarquées pendant les jours et heures réglementaires du travail de la douane :

0f,30 pour les charbons, engrais, phosphates, minerais et autres marchandises semblables pouvant être débarquées en tout temps;

0f,60 pour les grains, sels et autres marchandises ne pouvant être débarquées en tout temps.

En dehors des heures réglementaires du travail de la douane, les taxes ci-dessus pourront être augmentées de 0f,10 par tonne.

Le tarif des jours ouvrables sera appliqué le dimanche de sept heures du matin à six heures du soir, en été, et de huit heures du matin à cinq heures du soir, en hiver.

L'usage des grues pourra être refusée lorsque la recette journalière provenant de l'application des taxes n'atteindra pas, pour chacune d'elles, le minimum de 24 francs.

Les tarifs ci-dessus sont applicables au cas où les opérations de chargement ou de déchargement dureraient moins d'un jour entier et donneraient lieu à une perception totale moindre de 24 francs, à la condition, toutefois, que ces opérations sont effectuées à raison de 15 tonnes au moins par heure et par chaque grue.

Frais compris dans les taxes en cas d'emploi direct des appareils par le permissionnaire.

Art. 29. — Le permissionnaire a à faire avec ses appareils, en transportant partout où il faudra ceux qui sont mobiles, l'opération consistant à hisser les colis ou les mâts et à les déposer, mais cette opération seulement.

Toutes les autres mains-d'œuvre et fournitures seront à la charge des personnes qui font usage des appareils.

Application du tarif des engins.

Art. 30. — Les taxes pour l'usage des engins sont dues par celui qui a fait la demande prévue à l'article 18 ci-dessus.

Assurance.

Art. 31. — Les taxes ne comprennent aucune assurance contre les incendies ou contre les avaries, et aucune garantie contre le vol.

Les risques de perte, d'incendie et d'avarie, lorsque ces accidents ne seront pas causés par les agents du permissionnaire, restent à la charge des intéressés, sous réserve de l'application de l'article 8 du présent cahier des charges.

Perception des taxes. — Abonnements.

Art. 32. — La perception des taxes doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Toutefois cette clause ne s'applique pas aux traités qui pourraient intervenir entre le permissionnaire et l'État, dans l'intérêt des services publics de l'État.

Il peut, en outre, être établi des abonnements à prix réduits en faveur des lignes régulières de navigation jouissant d'une place à quai spéciale, en vertu d'arrêtés préfectoraux intervenus ou à intervenir. Le tarif de ces abonnements doit être soumis à l'homologation du ministre des travaux publics. Toute réduction de taxe ou tout avantage consenti par abonnement en faveur d'une ligne régulière, doit être accordée de droit à toute autre ligne régulière qui se soumet aux mêmes conditions.

Abaissement des taxes.

Art. 33. — Le permissionnaire peut, s'il le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par les maxima.

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification des tarifs est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des tarifs modifiés ne peut avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics.

Contrôle des perceptions.

Art. 34. — Les tarifs en vigueur à toute époque sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente, le plus près possible des appareils et aux endroits qui sont indiqués par le capitaine de port.

Le permissionnaire est responsable de la conservation de ces affiches, et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

L'état des perceptions est constaté par un registre à souche avec indication détaillée sur la souche comme sur le reçu détaché de toutes les perceptions opérées.

Ce registre doit être présenté à toute réquisition aux ingénieurs du port qui en contrôlent la tenue.

TITRE V.

REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.

Compensation des recettes et des dépenses.

Art. 35. — L'ensemble des comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 2 du décret auquel est annexé le présent cahier des charges ne doit être, pour la chambre de commerce, l'objet d'aucun bénéfice et d'aucune perte.

Revision des tarifs maxima.

Art. 36. — Afin d'assurer et de maintenir la compensation entre les recettes et les dépenses, les tarifs maxima spécifiés à l'article 31 peuvent être revisés soit d'office, soit sur la demande du permissionnaire.

Cette revision peut être appliquée à tout tarif maximum qui a été en vigueur pendant cinq années consécutives au moins.

Toutefois, et par exception, il suffit d'une année entière durant la première période quinquennale à partir du décret d'autorisation.

Toute revision consistant en un abaissement de tarifs maxima, acceptée par le permissionnaire, est approuvée par le ministre des travaux publics après avis du ministre du commerce et de l'industrie.

Toute revision comportant des abaissements qui ne seraient pas consentis par le permissionnaire est ordonnée par décret délibéré en Conseil d'État.

Toute revision comportant des relèvements est effectuée en la forme suivie par la présente autorisation.

La revision des tarifs maxima entraîne de plein droit l'annulation des taxes abaissées qui auraient été mises en vigueur en vertu de l'article 33.

Les taxes inférieures aux nouveaux tarifs maxima qui auraient été antérieurement établies ne continuent, en conséquence, à être perçues, que si elles ont été de nouveau l'objet de propositions du permissionnaire et de l'homologation ministérielle.

Emploi des taxes.

Art. 37. — Le produit des taxes est exclusivement employé par ordre de priorité :

1° A solder les dépenses relatives à l'administration et à l'entretien des ouvrages fixes et du matériel;

2° A solder les dépenses relatives au remplacement, après usure, des ouvrages fixes et du matériel;

3° A concourir à l'amortissement du capital de premier établissement;

4° A constituer un fond de réserve suffisant pour mettre le permissionnaire en mesure de satisfaire à ses obligations, de supporter les responsabilités qui lui incombent et de perfectionner l'outillage.

Jusqu'à l'amortissement complet du capital de premier établissement le permissionnaire ne peut, sans l'autorisation des ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, prélever annuellement, sur le produit des taxes de l'ensemble des grues, une somme supérieure à 2.000 francs pour la constitution du fond de réserve.

Ce fonds de réserve cesse de s'accroître lorsqu'il a atteint un chiffre maximum fixé par les ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie. La totalité des recettes disponibles après le prélèvement des sommes nécessaires pour payer les dépenses prévues aux paragraphes 1 et 2, est alors affectée à l'amortissement du capital engagé.

Lorsque le capital de premier établissement sera complètement amorti, si le fonds de réserve présente une importance suffisante, il devra être procédé à la revision des tarifs, conformément aux dispositions de l'article précédent.

Le permissionnaire ne peut employer le fonds de réserve qu'aux besoins des entreprises figurant aux comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 35. Il doit, pour en disposer, obtenir dans chaque cas l'assentiment préalable des ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, excepté dans le cas où le fonds de réserve serait employé à solder des indemnités au paye-

ment desquels le permissionnaire aurait été condamné par la justice à raison de faits relatifs à son administration.

Budget et comptes. — Communications aux ingénieurs du port.

Art. 38. — Afin d'assurer l'exécution des prescriptions des articles 35, 36 et 37 ci-dessus et de l'article 2 du décret d'autorisation, la chambre de commerce doit communiquer aux ingénieurs du port, dans les six premiers mois de chaque année, le projet de budget spécial de l'année suivante et le compte spécial des recettes et dépenses d'établissement et d'exploitation de l'année précédente.

Liquidation d'emprunt en cas de retrait d'autorisation ou de suppression d'ouvrages.

Art. 39. — En cas de retrait de l'autorisation ou de suppression d'ouvrages ordonnée en exécution de l'article 45 ci-après, il sera pourvu, par décret délibéré en Conseil d'État, aux moyens de faire face aux charges des emprunts qui auraient pu être contractés par le permissionnaire.

Services accessoires.

Art. 40. — En dehors des tarifs fixés au titre IV, le ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, arrête annuellement les taxes relatives aux services accessoires, non prévus au présent cahier des charges, dont le permissionnaire viendrait à se charger dans l'intérêt de la bonne exploitation du port.

TITRE VI.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION. — SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Durée de l'autorisation.

Art. 41. — La durée de l'autorisation est fixée à soixante ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Retrait de l'autorisation.

Art. 42. — Faute par le permissionnaire de remplir les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra le retrait de l'autorisation.

Le retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après une mise en demeure, par décret rendu en Conseil d'État, sur le rapport du ministre des travaux publics, le permissionnaire entendu.

Retour à l'État lors du retrait ou à l'expiration de l'autorisation.

Art. 43. — Par le seul fait de la notification du décret prononçant le retrait de l'autorisation ou à l'expiration de la soixantième année, et, par le seul fait de cette expiration, l'État se trouvera subrogé à tous les droits du permission-

naire. Il entrera immédiatement en possession de tous les appareils et de leurs accessoires, ainsi que de tous les ouvrages mobiliers ou immobiliers établis sur le domaine public ou sur le domaine de l'État et de toutes les dépendances immobilières. Le permissionnaire sera tenu de lui remettre ces ouvrages en bon état d'entretien.

En ce qui concerne les ustensiles et objets mobiliers qui seraient nécessaires au fonctionnement des appareils, l'État sera tenu, si le permissionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'expert, et réciproquement, si l'État le requiert, le permissionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le gouvernement déciderait que les engins doivent être maintenus en totalité ou en partie.

Dans le cas, au contraire, où le gouvernement déciderait que les engins doivent être supprimés en totalité ou en partie, ces engins seront enlevés et les lieux seront remis dans l'état primitif, aux frais du permissionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Interruption de service.

Art. 44. — Dans le cas d'interruption partielle ou totale des services confiés au permissionnaire, le ministre des travaux publics prendra immédiatement, aux frais et risques du permissionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le retrait de l'autorisation ou jusqu'à ce que le permissionnaire se soit remis en mesure de continuer ses opérations.

Suppression partielle ou totale d'installation.

Art. 45. — Dans le cas où, à une époque quelconque, il serait reconnu nécessaire, dans l'intérêt public, de supprimer soit momentanément, soit définitivement une partie ou la totalité de ses installations, le permissionnaire devra, à la première réquisition de l'administration supérieure, évacuer les lieux et les remettre dans leur état primitif.

Faute par lui de se conformer à cette obligation dans un délai d'un mois, à dater de la réquisition, il sera procédé à ses frais à l'exécution des travaux nécessaires.

Cette suppression ne donnera lieu à aucune indemnité. Elle ne pourra être prononcée dans les formes suivies par la présente autorisation, à moins qu'elle ne résulte d'un projet d'amélioration du port, déclaré d'utilité publique par un décret ou par une loi.

Déplacement d'ouvrages accessoires.

Art. 46. — Les dispositions de l'article précédent ne s'appliquent pas à la suppression partielle ou au déplacement des égouts, des tuyaux de conduite d'eau et de gaz posés sous le sol du domaine public et, en général, des ouvrages fixes accessoires qui peuvent être démontés et reposés sur un autre emplacement.

Il suffit que le préfet ordonne, sur l'avis de l'ingénieur en chef du service

maritime, la suppression ou le déplacement de tel groupe déterminé de ces ouvrages pour que le permissionnaire soit tenu d'exécuter cet ordre à ses frais et sans indemnité, dans les délais prescrits, faute de quoi l'administration procède d'office à l'exécution aux frais du permissionnaire.

Il en est de même pour les déplacements définitifs des engins mobiles roulant sur le domaine public qu'il sera reconnu utile, par le préfet, d'exclure du quai.

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Élection de domicile.

Art. 47. — La chambre de commerce aura un bureau situé à proximité des quais; elle fera, si elle en est requise, choix d'un agent qui logera dans le bâtiment affecté audit bureau et aura qualité pour recevoir, en son nom, toutes les notifications administratives.

Établissement de grues par des tiers.

Art. 48. — Dans le cas où l'administration, usant de la faculté qu'elle s'est réservée par l'article 2, autoriserait de nouvelles grues, le permissionnaire devra laisser les propriétaires de ces grues user des voies ferrées qu'il aura installées, sous la condition de contribuer, dans une juste mesure, aux frais d'établissement et d'entretien desdites voies.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des voies, il est statué par le ministre des travaux publics, le permissionnaire entendu.

Les grues qui seraient établies ultérieurement par des tiers devraient, d'ailleurs, être disposées et exploitées de manière à ne pas gêner la manœuvre des grues du permissionnaire.

Redevance.

Art. 49. — Le permissionnaire payera à l'Etat, pour l'occupation des terrains du domaine public sur lesquels seront établis ses appareils et leurs dépendances, une redevance de 1 franc, qui sera versée d'avance au 1er janvier de chaque année, entre les mains du receveur des domaines de Granville.

Cette redevance sera exigible à partir du 1er janvier qui suivra la date du décret d'autorisation.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans.

Frais d'impression et d'enregistrement.

Art. 50. — Les frais d'impression et d'enregistrement de toutes les pièces relatives à la présente autorisation restent à la charge du permissionnaire.

Vu pour être annexé au décret en date de ce jour.

Paris, 21 novembre 1887.

Le Ministre des travaux publics,

Signé : S. de Heredia.

(N° 167)

[23 novembre 1887]

Décret qui substitue le sieur Brulé *au sieur* Davenat *comme concessionnaire de la ligne de tramway de Tours à Vouvray.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, avec le cahier des charges y annexé, le décret en date du 12 juillet 1887, portant : 1° concession au département d'Indre-et-Loire, d'une ligne de tramways à traction de chevaux ou de locomotives à établir entre Tours et Vouvray; 2° approbation de la convention passée entre le préfet, au nom du département, et le sieur *Davenat* pour la rétrocession de l'entreprise;

Vu la demande du sieur *Davenat*, en date du 11 août 1887, tendant à obtenir que le sieur *Brulé*, entrepreneur de travaux publics, lui soit substitué dans tous les droits et charges résultant pour lui de ladite rétrocession;

Vu la demande connexe présentée par le sieur *Brulé* en vue d'obtenir l'approbation de cette substitution;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef en date du 13 août 1887;

Vu la délibération du conseil général d'Indre-et-Loire en date du 25 août 1887;

Vu la lettre du préfet du 5 septembre 1887;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées (deuxième section), du 1er octobre 1887;

Vu la loi du 11 juin 1880, et notamment les articles 10, 18, 19 et 39;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le sieur *Brulé*, entrepreneur de travaux publics, est, conformément à la délibération susvisée du conseil général d'Indre-et-Loire, en date du 25 août 1887, substitué au sieur *Davenat* dans tous les droits et obligations résultant, pour celui-ci, du décret ci-dessus visé, ainsi que du cahier des charges et de la convention y annexés, relatifs à la concession du tramways de Tours à Vouvray.

. . . .

(N° 168)

[28 novembre 1887]

Décret qui déclare d'utilité publique, à titre d'intérêt général l'établissement à la Roche (Yonne) d'un chemin de fer de raccordement entre les lignes de Nevers à la Roche et de Paris à Lyon.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement à la Roche (Yonne), d'un chemin de fer de raccordement entre les lignes de Nevers à la Roche et de Paris à Lyon.

En conséquence, la concession de cette ligne, faite à titre éventuel, à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée par la loi du 2 août 1886, est rendue définitive dans les conditions prévues par la convention des 26 mai et 10 juillet 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de deux ans, à dater du présent décret.

. . . .

(N° 169)

[9 décembre 1887]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, un crédit de 140.000 francs à titre de fonds de concours versés au Trésor, applicable aux travaux de réfection des digues de la Basse-Seine, en aval de Caudebec.

(N° 170)

[11 décembre 1887]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways de Lyon (place Le Viste) à Saint-Fons.

Le Président de la République française,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, entre Lyons et Saint-Fons, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé en date du 12 novembre 1885, d'une ligne de tramways à traction de locomotive destinée au transport des voyageurs et, accessoirement, des messageries.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans un délai de six mois à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation du tramways dont il s'agit par le département du Rhône, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 27 novembre 1883, entre le préfet du Rhône, au nom du département, et la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, d'autre part, la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ladite convention ainsi que le plan et le cahier des charges mentionnés aux articles 1 et 3 ci-dessus resteront annexés au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

Entre le département du Rhône, représenté par le préfet du Rhône, agissant en vertu de la délibération de la commission départementale en date du 27 novembre 1886, qui avait reçu délégation à ce sujet par le conseil général, dans sa séance du 15 septembre 1886,

D'une part;

Et la Compagnie des omnibus et tramways de Lyon, dont le siège est à Lyon, place de la Charité, n° 6, représentée par M. *Mathieu*, administrateur, et M. *Vincent Chapuis*, conseil de la Compagnie, demeurant tous deux à

Lyon, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibérations du conseil d'administration en date des 6 avril 1882, 22 octobre 1886 et 17 novembre 1887, dont extraits sont annexés aux présentes,

D'autre part,

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

Le département du Rhône, voulant établir un service de tramways à traction mécanique partant de Lyon (place Le Viste) pour desservir les communes de Saint-Fons et de Vénissieux, a voté, dans sa séance du 15 septembre 1886, d'en demander la concession à l'État pour la rétrocéder ensuite à la Compagnie des omnibus et tramways de Lyon.

Par suite, est intervenue la convention suivante, se rapportant spécialement à la première partie de cette ligne de Lyon à Saint-Fons, le prolongement sur le bourg de Vénissieux, pour lequel les études n'ont pas été établies, devant faire l'objet d'une autre convention :

Art. 1er. — Le département du Rhône s'engage à demander, dès à présent, à l'État la concession de la construction et de l'exploitation d'une ligne de tramways se détachant du tramway de l'avenue de Saxe, à l'angle de la rue de la Thibaudière, et ayant son point *terminus* à Saint-Fons sur la route nationale n° 7, au droit de la ligne mitoyenne entre les propriétés Mottard (Eugène) et Rostaing, cette ligne devant être prolongée ultérieurement jusqu'au bourg de Vénissieux.

Le parcours des voitures sera prolongé jusqu'à la place Le Viste, en empruntant sur une partie de leurs parcours les lignes ci-après dénommées que la Compagnie des omnibus et tramways exploite déjà au moyen de la traction de chevaux, comme rétrocessionnaire de la ville de Lyon, aux termes d'un contrat passé le 9 mars 1879 :

1° Ligne n° 1, de Lyon (place Le Viste) à Monplaisir.

Cette ligne sera empruntée depuis la place Le Viste jusqu'à la place du Pont, à la Guillotière ;

2° Ligne n° 2, de Lyon (place Le Viste) à Montchat.

Cette ligne sera empruntée depuis la place Le Viste jusqu'à son croisement sur le cours Gambetta, avec la ligne n° 4 du Parc à la gare de la Mouche ;

3° Ligne n° 4 du Parc à la gare de la Mouche.

Cette ligne sera empruntée depuis le cours Gambetta jusqu'à l'entrée de la rue de la Thibaudière.

De telle sorte que les transports soient assurés directement de Lyon (place Le Viste) à Saint-Fons, d'une part, en empruntant les lignes ci-dessus désignées, occupées aujourd'hui par la Compagnie des omnibus et tramways de Lyon, et, d'autre part, en organisant le service sur la partie nouvelle à construire, depuis la jonction de l'avenue de Saxe avec la rue de la Thibaudière jusqu'au *terminus* de Saint-Fons.

Art. 2. — Le département du Rhône s'engage à rétrocéder cette concession de Lyon (rue de la Thibaudière) à Saint-Fons à la Compagnie des omnibus et tramways, qui, de son côté, s'oblige par la présente convention à accepter cette rétrocession, à exécuter les travaux et à exploiter cette ligne, au lieu et place du département du Rhône, comme substituée à ses droits et obligations, tels

qu'ils sont établis dans un cahier des charges dressé conformément au type adopté par le règlement d'administration publique existant en vertu de la loi du 11 juin 1880 et joint à la présente convention.

Art. 3. — Les frais de timbre, d'enregistrement, d'expédition, d'impression ou autres auxquels pourra donner lieu la présente convention, seront à la charge de la Compagnie des omnibus et tramways, qui devra les payer sur les états arrêtés par le préfet.

Art. 4. — La Compagnie des omnibus et tramways s'engage à faire les études du prolongement de Saint-Fons à Vénissieux, le plus promptement possible, et à fournir à l'administration un avant-projet d'exécution dans la forme déterminée par le décret du 18 mai 1881, pour être soumis à l'enquête prescrite par la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — La Compagnie des omnibus et tramways ne pourra être contrainte à l'exécution de cette concession qu'après qu'elle aura été autorisée par le Ministre des travaux publics à émettre, sans augmenter son capital-actions, un capital-obligations de 500.000 francs, nécessaire pour faire face aux dépenses de premier établissement.

Ces obligations seront du même type que celles déjà émises par la Compagnie des omnibus et tramways.

Art. 6. — Le présent traité sera soumis à l'approbation du gouvernement en même temps que la demande en concession de la ligne de tramways de Lyon (place Le Viste) à Saint-Fons lui sera présentée.

Fait en quatre exemplaires, à Lyon, le 27 novembre 1887.

Le Comité de la Compagnie,
J'approuve :
Signé : V. Chapuis.

L'Administrateur,
J'approuve :
Signé : Mathieu.

Le Préfet du Rhône,
Pour le Préfet du Rhône :
Le Secrétaire général, délégué,
Signé : Alapetite.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Objet de la concession.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et, accessoirement, des messageries.

La traction aura lieu par moteur mécanique.

Le concessionnaire aura la faculté d'établir la ligne à une voie avec garages.

Tracé.

Art. 2. — La ligne se détachera du tramway de l'avenue de Saxe à l'angle de la Thibaudière et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Rue de la Thibaudière;
Rue de la Madeleine;
Route nationale n° 7 jusqu'à Saint-Fons, au droit de la ligne mitoyenne entre les propriétés Mottard (Eugène) et Rostaing.

Délais d'exécution.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de dix jours, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai d'un mois, à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à la circulation six mois après la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Largeur de la voie. — Gabarit du matériel roulant.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2m,80, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 3m,10; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2m,08. Toutefois, si le concessionnaire adopte un matériel roulant dont les saillies seraient inférieures à 3m,10, l'entre-voie sera réduite en conséquence.

Alignements et courbes. — Pentes et rampes.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 20 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 0m,04 par mètre, exceptionnellement à 0m,045 sur le pont de la Guillotière.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Établissement de la voie ferrée. — Parties accessibles aux voitures ordinaires.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée, avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillies ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage de 0m,20 d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, à 0m,50 au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur

la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage.

Toutefois, sur les chaussées actuellement empierrées, la largeur des bandes pavées de 0m,50 à établir par la Compagnie, extérieurement aux rails, pourra être réduite si l'administration elle-même maintient le macadam des parties de chaussées attenantes.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2m,60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins 1m,10 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

Établissement de la voie ferrée. — Parties non accessibles aux voitures ordinaires.

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composé de pierres cassées ou de gravier de 2m,50 de largeur et d'au moins 0m,35 d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins 6 mètres mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité, du côté de la route, au moyen d'une bordure d'au moins 0m,12 de saillie, d'une solidité suffisante; dans les parties de routes et de chemins dont la déclivité dépassera 0m,03 par mètre, cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura pas moins de 0m,30 de largeur. Un intervalle libre de 0m,30 au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre de 1m,10 subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route.

Les rails, qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Traverses des villes et villages.

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs, et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

(*A*) Pour un trottoir, $1^m,10$.

(*B*) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, $2^m,60$;

2° Quand on supprime ce stationnement, $0^m,30$.

Exécution des travaux.

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs, de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf, qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection, seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Voies

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité. Pour les voies posées avec rails noyés dans les chaussées, les rails ainsi que les contre-rails seront en acier et du poids de $16^k,429$ au moins par mètre courant pour les rails et $12^k,512$ pour les contre-rails; ils seront posés sur des coussinets en fonte de $0^m,20$ de hauteur reposant sur des traverses en chêne espacées de $1^m,20$ d'axe en axe. Les rails et les contre-rails seront réunis par des éclisses. Une fourrure ou entretoise en fonte sera établie entre les coussinets.

Pour les voies posées avec rails saillants, les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant.

Gares et stations.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Entretien.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage ou empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de $0^m,50$ qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Une subvention de $0^f,17$ par mètre carré est allouée au concessionnaire sur

les fonds d'entretien de la route nationale n° 7, en raison de l'usure qui résultera de la circulation des voitures ordinaires sur la largeur de chaussée qui est affectée au service de la voie ferrée entre la rue de la Thibaudière et Saint-Fons.

Ce chiffre pourra être revisé tous les cinq ans.

Réfection des parties de route et de chemin atteintes par les travaux de la voie ferrée.

Art. 13. — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiquées ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Nombre minimum des voyageurs.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à dix. Le minimum de dix trains par jour pourra être augmenté jusqu'à concurrence de treize trains (par jour), si l'administration préfectorale le juge convenable et sur la réquisition de celle-ci.

Limitation de la vitesse et de la longueur des trains.

Art. 15. — Les trains se composeront de quatre voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Durée de la concession.

Art. 16. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation et elle prendra fin cinquante ans après.

A l'expiration de la concession accordée à la ville de Lyon par décret du 17 mai 1879, et pendant le temps à courir entre cette date et l'échéance de la durée de la concession faisant l'objet du présent cahier des charges, le concessionnaire continuera à prolonger le service de ses tramways jusqu'à la place Le Viste.

Les voitures et machines circuleront sur les lignes de tramways de la rue de la Thibaudière à la place Le Viste sans que le concessionnaire ait à payer aucun droit de péage.

Toutefois les dépenses relatives à l'entretien et aux travaux de cette section seront faits à frais communs par le concessionnaire de la ligne de Lyon à Saint-Fons, usager de ladite section, au prorata des kilomètres parcourus par chaque service.

Expiration de la concession.

Art. 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul

fait de cette expiration, l'État sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant de ladite voie, tels que les barrières et clôtures, les changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, bureaux d'attente et de contrôle, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, l'État aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l'État.

L'État sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de rendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts; et, réciproquement, si l'État le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois l'État ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'en cas où l'État déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Remise des lieux dans l'état primitif.

Art. 18. — Dans le cas où le gouvernement déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, ces voies seront enlevées et les lieux seront remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Rachat de la concession.

Art. 19. — L'État aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de quinze ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective de la ligne, ou, au plus tard, à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 3 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est réclamé par l'État après l'expiration des quinze premières années de l'expiration, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y com-

prenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant le quatrième et le cinquième paragraphe de l'article 17, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire, dans tous les cas, pour l'État.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, par suite d'un changement dans le classement des routes et chemins empruntés par la voie ferrée, une nouvelle autorité serait substituée à celle de qui émane la concession.

La nouvelle autorité aura les mêmes droits que celle qui a fait la concession.

Déchéance.

Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le Ministre des travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 38, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et lui restera acquise.

Achèvement des travaux en cas de déchéance.

Art. 21. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 3, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881 ainsi que par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement dans les conditions qui seraient prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le Ministre des travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement devra être reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

Cas de force majeure.

Art. 22. — Les dispositions des deux articles qui précèdent ne seraient pas applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Tarif des droits à percevoir.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DIVISION DE LA LIGNE DE SAINT-FONS EN TROIS SECTIONS.

DISTANCE entre les sections	SECTIONS	DISTANCE de Lyon	PARCOURS		PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
					fr.	fr.	fr.
	1er sect.	2.150m	De Lyon à l'octroi de la Madeleine et *vice versa*. . .	1re classe.	0,134	0,066	0,20
1.872m				2e —	0,067	0,033	0,10
	2e sect.	4.022	De Lyon à Moulin-à-Vent et *vice versa*	1re classe.	0,20	0,10	0,30
2.428				1e —	0,134	0,066	0,20
	3e sect.	6.450	De Lyon à Saint-Fons et *vice versa*.	1re classe.	0,233	0,117	0,35
				2e —	0,167	0,083	0,25

Pour les parcours intermédiaires, les voyageurs payeront, quelle que soit la longueur du parcours effectué sur chaque section :

	1re classe.	2e classe.
Pour une section.	0f,20	0f,10
Pour deux sections.	0f,30	0f,20

Les voyageurs auront la faculté, moyennant le payement d'un supplément de cinq centimes, de réclamer une correspondance donnant droit au passage gratuit sur le parcours indiqué ci-dessous de la première section des tarifs des lignes suivantes, exploitées actuellement par la Compagnie des omnibus et tramways :

Ligne n° 1. Place Le Viste à Monplaisir (octroi);

Ligne n° 2. Place Le Viste à Montchat (octroi);

Ligne n° 4. Parc à la gare de la Mouche;
Ligne n° 5. Bellecour à Écully (Pyramide);
Ligne n° 7. Perrache aux Brotteaux;
Ligne n° 9. Bellecour à la gare de Vaise;
ou sur le parcours de la première section du tarif de toute autre ligne de la même Compagnie qui, ultérieurement, viendrait à croiser la ligne de Lyon à Saint-Fons.

Les lignes ci-dessus pourront également délivrer, depuis les mêmes points, des correspondances pour la ligne de Saint-Fons; dans ce cas, le supplément à payer, ajouté au prix déjà payé sur la première ligne, devra donner une somme égale au prix du tarif de la ligne de Saint-Pons, augmenté de cinq centimes.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement; il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins, et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Le tarif de transport des messageries sera fixé par décret ultérieur, sur la proposition du département, si ce service est reconnu possible et nécessaire après la mise en exploitation du service des voyageurs.

Abaissement des tarifs.

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du Ministre des travaux publics, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Délais d'expédition.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare du départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Traités particuliers.

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 42 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Fonctionnaires ou agents du contrôle.

Art. 35. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

Service des postes.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'État se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entrepreneur soit subventionné ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Frais de contrôle.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année, à la date du 1er juillet, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu six mois après la date du décret de concession, à la caisse du trésorier-payeur général.

Cautionnement.

Art. 38. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 30.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Élection de domicile.

Art. 39. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Lyon.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Rhône.

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Rhône, sauf recours au Conseil d'État.

Frais d'enregistrement.

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Art. 41. — Sont et demeurent approuvées les ratures faites aux articles ou parties d'articles suivants :

Article 10. Trois mots rayés.

Article 11. Quarante-neuf mots rayés.

Article 23. Sont supprimées les parties de cet article inscrites aux pages 7, 8, 9 et 10.

Article 24. Biffé en entier.

Article 25. Biffé en entier.

Article 26. Biffé en entier.

Article 27. Biffé en entier.

Article 29. Quatre mots rayés.

Article 30. Biffé en entier.

Article 31. Biffé en entier.

Article 32. Biffé en entier.

Article 34. Biffé en entier.

Approuvé en vertu des pouvoirs qui nous ont été conférés par délibérations du conseil d'administration en date des 6 avril 1882, 22 octobre 1886 et 17 novembre 1887, dont extraits certifiés conformes sont annexés à la convention en date du 27 novembre 1887.

Lyon, le 27 novembre 1887.

Le Conseil de la Compagnie,
J'approuve :
Signé : V. CHAPUIS.

L'Administrateur,
J'approuve :
Signé : MATHIEU.

Le Préfet du Rhône,
Pour le Préfet du Rhône :
Le Secrétaire général, délégué,
Signé : ALAPETITE.

(N° 171)

[11 décembre 1887]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, *un crédit de* 3.400.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor par les compagnies de l'Est, de Paris-Lyon-Méditerranée, d'Orléans et de l'Ouest pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.*

(N° 172)

[12 décembre 1887]

Décret qui nomme M. Loubet *ministre des travaux publics.*

Le Président de la République française,

Décrète :

Art. 1er. — M. *Loubet*, sénateur, est nommé ministre des travaux publics, en remplacement de M. *de Heredia*, dont la démission est acceptée.

. . . .

(N° 173)

[16 décembre 1887]

Décret qui approuve la convention passée entre le ministre des travaux publics et la Compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône, pour la concession des voies ferrées à établir entre la gare Saint-Louis-du-Rhône et les quais du port.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention susvisée, passée entre le ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la Compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône, pour la concession des voies ferrées à établir entre la gare Saint-Louis-du-Rhône et les quais du port, ainsi que le cahier des charges annexé à ladite convention.

Ces convention et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement des voies projetées, telles qu'elles sont indiquées sur le plan d'ensemble présenté par la Compagnie, le 14 janvier 1886, et qui restera annexé au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes, par décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie*

nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône, ladite compa-
gnie représentée par M. *Ch. Wallut*, son président, dûment autorisé,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics concède, au nom de l'État, à l
compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône, q
accepte cette concession, les voies ferrées à établir pour transporter entre l
gare et les quais du port de Saint-Louis-du-Rhône, à l'aide soit de locomo
tives, soit de chevaux, les marchandises par wagon complet en provenanc
ou à destination du réseau de ladite compagnie nouvelle du chemin de f
d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône, après ou avant leur transport sur le chem
de fer.

Cette concession est faite aux clauses et conditions déterminées par le cahi
des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente conventi
seront supportés par la compagnie concessionnaire.

Fait à Paris, le 15 décembre 1887.

Vu et accepté :	Approuvé :
Le Président du conseil,	*Le Ministre des travaux publics*
Signé : Ch. Wallut.	Signé : Émile Loubet.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Objet du cahier des charges. — Tracé des voies ferrées.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet l'établissement, l'ex
tension et l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Saint-Louis
du-Rhône, concédées à la compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles
Saint-Louis-du-Rhône et désignées ci-après, savoir :

1° Les voies de circulation A B C, A B D, E F H I, partant de la gare
aboutissant aux quais du bassin de Saint-Louis et au quai du Rhône;

2° Les voies de manœuvre et de manutention destinées à desservir les quai
Est, Nord et Ouest du bassin et le quai du Rhône.

Le tracé de l'ensemble des voies sera conforme aux indications du plan dress
par la compagnie le 14 janvier 1886.

Ces voies seront affectées au service des marchandises; la traction y ser
faite au moyen de locomotives ou de chevaux.

Délai d'exécution.

Art. 2. — Les voies pourront n'être établies que successivement, dans l
mesure déterminée par le ministre des travaux publics, qui aura toujours le
droit de prescrire l'avancement des travaux sur une partie des quais.

Les voies devront être posées et le service d'exploitation devra y être établi dans un délai maximum d'un an à partir de la notification de l'approbation des projets de détail.

Modifications et additions de détail.

Art. 3. — En cours d'exécution et pendant toute la durée de la concession, la compagnie aura la faculté de proposer des modifications ou additions aux dispositions de détail adoptées. Ces modifications ou additions ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration supérieure.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, après avoir entendu la compagnie, les modifications de détail dont l'expérience ou les changements à faire sur les voies publiques feraient connaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Établissement des voies ferrées.

Art. 4. — Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique prête à les recevoir et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale. Il en sera de même pour les aiguilles, plaques tournantes et autres accessoires.

Des contre-rails doivent être établis sur tous les points où ils seront reconnus nécessaires par l'administration.

Écoulement des eaux et communications.

Art. 5. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer, à ses frais, les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Elle rétablira de même les communications publiques ou particulières que ses travaux l'obligeraient à modifier.

Exécution des travaux.

Art. 6. — La démolition des chaussées et des terre-pleins et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien des voies seront exécutées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables.

Qualité des matériaux.

Art. 7. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux de la nature et de la qualité de ceux qui seront employés dans lesdites chaussées.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf, et qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection, seront laissés à la libre disposition de la compagnie.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées, ainsi que leurs accessoires, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Contrôle et surveillance des travaux.

Art. 8. — Les travaux d'établissement seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation.

On devra observer, pour l'éclairage et la garde des chantiers, les règles ordinaires de la voirie.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y serait immédiatement pourvu aux frais de la compagnie, après mise en demeure par le préfet du département, sans préjudice des poursuites qui pourraient être dirigées contre elle pour contravention aux règlements de grande voirie et des dommages-intérêts dont elle pourrait être passible envers les tiers.

Le montant des avances faites pour les travaux exécutés d'office sera recouvré au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Reconnaissance et réception des travaux.

Art. 9. — A mesure que des travaux seront terminés sur des parties de voies assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception des travaux par les ingénieurs chargés du contrôle; sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des voies dont il s'agit.

Après cette autorisation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties de voies et y percevoir les prix ci-après déterminés.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Entretien des voies.

Art. 10. — Les voies ferrées et leurs accessoires devront être entretenus constamment en bon état, de manière que la circulation soit toujours facile et sûre, tant pour les wagons circulant sur les rails que pour les voitures qui les franchissent et pour le public.

Cet entretien comprendra non seulement la surface comprise entre les rails de chaque voie ferrée, mais encore, à droite et à gauche, une largeur de 0m,50 bordant chaque rail.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant six mois, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés.

Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains, lorsqu'ils auront été modifiés du fait de la pose des voies.

Surveillance et règlements de police.

Art. 11. — L'entretien et la réparation des voies ferrées et le service de

l'exploitation seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le service de l'entretien et de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler, la compagnie entendue, la circulation et le stationnement des wagons et des machines et les limites d'heures entre lesquelles cette circulation ne pourra pas avoir lieu.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Durée de la concession.

Art. 12. — La concession des voies ferrées mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges prendra fin, de plein droit, avec celle de l'ensemble des lignes concédées à la compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône, au terme légal assigné à cette dernière concession.

Elle expirera en même temps que cette dernière concession, si l'État use de la faculté de rachat qu'il s'est réservé par l'article 37 du cahier des charges qui la régit.

Droits de l'État à l'expiration de la concession.

Art. 13. — A l'époque prévue par le premier alinéa de l'article précédent, et par le seul fait de l'expiration de plein droit de la concession, l'État sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur les voies ferrées et leurs dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de leurs produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état les voies ferrées et leurs dépendances.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le gouvernement déciderait que ces voies doivent être maintenues en tout ou en partie.

Dans le cas où il déciderait, au contraire, qu'elles doivent être supprimées en tout ou en partie, les voies à supprimer seront enlevées et les lieux seront remis dans l'état primitif, par les soins et aux frais de la compagnie, sans qu'elle puisse prétendre à aucune indemnité.

Rachat de la concession.

Art. 14. — A toute époque, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession, conformément au paragraphe 3 de l'article 6 de la loi du 11 juin 1880. Dans ce cas, l'indemnité due à la compagnie sera liquidée comme il est dit au dernier alinéa dudit article 6.

Dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article 12 ci-dessus, il n'y aura pas lieu à la fixation d'une indemnité spéciale.

Retrait de la concession.

Art. 15. — A toute époque, le gouvernement aura la faculté de supprimer ou de modifier une partie du tracé des voies, lorsque la nécessité en aura été reconnue après enquête. Dans ce cas, le retrait de la concession sera opéré

dans les formes suivies pour la concession elle-même, et la compagnie sera indemnisée, comme en matière de rachat de la concession, suivant les dispositions de l'article 14 qui précède.

Déchéance.

Art. 16. — Faute par la compagnie d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés à l'article 2; faute aussi, par elle, de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle pourra être déchue de la concession.

Dans ce cas, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans leur état primitif, par les soins et aux frais de la compagnie, si mieux n'aime le gouvernement conserver les travaux déjà exécutés et en payer la valeur à la compagnie, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts.

Les dispositions du présent article ne seront pas applicables à la compagnie si le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, proviennent d'un cas de force majeure dûment constaté ou de faits indépendants de la volonté de la compagnie.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU SERVICE DES MARCHANDISES.

Tarifs à percevoir.

Art. 17. — Pour indemniser la compagnie des travaux qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, des prix de transport et des droits de péage qui sont fixés ci-après, sous réserve des modifications ultérieures prévues par l'article 19 du présent cahier des charges.

1° Transports faits par la compagnie.

Tarif par tonne, quelle que soit la longueur du parcours, applicable aux marchandises de toute nature, par wagons complets, en provenance ou à destination de la ligne d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône :

Première catégorie. — Marchandises classées dans les trois premières classes du cahier des charges de la concession du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône, à l'exception des céréales et des marchandises placées dans les deux catégories ci-après désignées. 0f,60

Deuxième catégorie. — Céréales (avoine, blé, orge, seigle, maïs), vins en fût, briques et tuiles, chaux, ciments, graines oléagineuses, pierres de taille brutes ou légèrement ébauchées et toutes marchandises classées dans la quatrième classe du cahier des charges de la concession du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône, à l'exception des marchandises classées dans la troisième catégorie ci-après. . . . . 0 ,40

Troisième catégorie. — Minerais et fontes brutes, houilles, lignites, brais, agglomérés de houille, ainsi que les marchandises de toute

nature de provenance et de destination étrangères, transportées aux conditions d'un tarif de transit de la mer à la frontière, ou *vice versa*. . . . . 0 ,30

Les prix ci-dessus comprennent le transport des wagons à charger ou à décharger, mais seulement jusqu'au point des voies de quai accessibles par aiguille le plus voisin du point désigné par les expéditeurs ou les destinataires. Les manœuvres et déplacements nécessaires pour amener les wagons soit sur les voies non accessibles par aiguille soit successivement dans la même journée, à portée des mêmes engins de chargement ou de déchargement, ne sont à la charge de la compagnie et seront faits par les expéditeurs ou les destinataires, à leurs frais et sous leur propre responsabilité.

Les taxes ci-dessus seront calculées par poids de 10 kilogrammes ou centième de tonne, en comptant un minimum de poids de 4.000 kilogrammes par expédition.

La taxe à percevoir dans les conditions ci-dessus indiquées, pour les marchandises en provenance ou à destination de la voie des quais, s'ajoutera aux taxes des tarifs généraux, spéciaux ou communs, applicables sur le chemin de fer pour transport, frais de gare, frais de chargement ou de déchargement et tous autres frais accessoires de toute nature, lesquelles taxes seront, en conséquence, perçues comme si les marchandises étaient en provenance ou à destination de la gare de Saint-Louis-du-Rhône, sans autre modification que la réduction prévue au paragraphe ci-après.

Quelle que soit la nature de la marchandise à prendre où à livrer sur les voies des quais, le chargement ou le déchargement de cette marchandise sur les wagons devra être effectué par les soins, aux frais et sous la responsabilité de l'expéditeur ou du destinataire; en conséquence, pour cette opération, il sera déduit 0f,30 par tonne de la taxe de transport sur le chemin de fer, lorsque cette taxe comprendra les frais accessoires.

Les marchandises autres que celles expédiées directement au port qui, adressées d'abord en gare, seraient en cours de transports ou à l'arrivée en gare, avant ou après déchargement, l'objet d'une demande de réexpédition au port, seront passibles de nouveaux frais de gare et s'il y a lieu, de nouveaux frais de chargement ou de déchargement.

2° Transports faits avec leur propre matériel par d'autres entreprises, en vertu du deuxième paragraphe de l'article 6 de la loi du 11 juin 1880.

Droits de péage pour marchandises de toute nature, quelle que soit la longueur parcourue. 0f,50

La perception aura lieu par tonne, avec minimum de perception de 0f,50, même pour un véhicule vide.

Moyennant le payement du droit de péage ci-dessus, la compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône devra laisser passer librement les trains appartenant aux entreprises qui réclameraient ce passage, mais seulement sur les voies de circulation définies comme telles à l'article 1er du présent cahier des charges, et sous réserve de l'observation de certaines pas-

criptions concertées entre les administrations en cause et, en cas de désaccord entre elles, fixées par l'administration supérieure.

Sur les voies de manœuvre et de manutentions définies au même article 1er du présent cahier des charges, l'exploitation devra être assurée exclusivement par la compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône.

Les conditions de l'usage de ces voies par une entreprise étrangère à ladite compagnie seront réglées, comme en matière de gare commune, soit par convention spéciale conclues entre les parties intéressées, soit, à défaut d'entente entre elles, par le ministre des travaux publics. Le règlement sera basé sur le loyer correspondant aux frais d'établissement desdites voies et sur les dépenses de leur exploitation.

Taxes exceptionnelles.

Art. 18. — Les taxes indiquées à l'article 17 ci-dessus pourront être majorées dans la même proportion que les taxes des tarifs appliqués sur le chemin de fer lui-même, dans le cas où les conditions d'application de ces tarifs et les arrêtés ministériels réglant les tarifs exceptionnels édictent des majorations.

Modification et homologation des tarifs.

Art. 19. — Les propositions de la compagnie visant soit le relèvement, soit l'abaissement des tarifs dans les limites des maxima fixés à l'article 17 ci-dessus, soit les conditions de l'application desdits prix, et, en général, toutes les propositions de la compagnie relatives aux tarifs concernant l'exploitation des voies ferrées faisant l'objet du présent cahier des charges, devront être soumises à l'homologation du ministre des travaux publics, dans les mêmes conditions que les tarifs de transport sur le chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône.

Demande et remise de matériel vide.

Art. 20. — Les demandes de matériel vide devront être remises chaque jour pour le lendemain, par écrit, au chef de gare par les expéditeurs, au plus tard, avant l'heure réglementaire de la fermeture de la gare.

Les expéditeurs préciseront dans leur demande l'importance du tonnage des marchandises devant composer l'expédition, le nom du navire, sa position ou celle du quai sur lequel elles se trouvent dans le cas où le déchargement du navire aurait eu lieu, la nature et la destination des marchandises, le tarif dont l'application est réclamée.

La compagnie fera droit à ces demandes de matériel dans la limite du nombre des wagons dont elle pourra disposer, sans toutefois que le délai dans lequel la marchandise devra être remise à sa disposition puisse dépasser de plus de quarante-huit heures le délai fixé par le tarif réclamé.

Dans le cas où l'expéditeur n'effectuerait pas le chargement des wagons dans le délai déterminé à l'article 21, ou ne se conformerait pas aux prescriptions de l'article 22, le délai de transport, tel qu'il est fixé au paragraphe précédent, sera augmenté de tout le retard imputé à l'expéditeur.

Les wagons vides seront remis au commerce suivant le tour de rôle des demandes et sans aucune faveur; ils seront mis par la compagnie à la disposition des expéditeurs sur les voies accessibles par aiguille les plus rapprochées du point indiqué par la demande de matériel, les déplacements ultérieurs des wagons étant faits par les intéressés dans le plus bref délai possible et de manière à ne pas faire obstacle à l'introduction d'autres wagons.

Arrimage des chargements.

Art. 21. — Les expéditeurs, en opérant les chargements, se conformeront rigoureusement aux prescriptions réglementaires de la compagnie, notamment en ce qui concerne les dimensions ou la solidité des chargements et les indications de poids portées sur les wagons.

S'ils dépassaient ce poids de plus de 300 kilogrammes, l'excédent sera déchargé par la gare, à leurs frais, moyennant la perception de 2 francs par fraction indivisible de 1.000 kilogrammes, et restera déposé en gare aux frais, risques et périls de l'expéditeur, qui devra payer la taxe de magasinage réglementaire.

Déclaration d'expédition.

Art. 22. — Les expéditeurs seront tenus de faire, à la gare, la déclaration d'expédition des marchandises qu'ils auront chargées sur les voies du port aussitôt après le pesage des wagons chargés, et ils seront passibles, en cas d'inobservation de ces prescriptions, du droit de stationnement prévu à l'article 25 ci-après.

Reconnaissance.

Art. 23. — Le chargement des marchandises étant fait en dehors du service de la gare, la compagnie ne procèdera à aucune reconnaissance détaillée de ces marchandises, et par conséquent ne prendra en charge que le poids du chargement sans indication du nombre des colis. Ce poids sera constaté, déduction faite de la tare inscrite sur le wagon, aux ponts à bascule établis par la compagnie dans ses gares.

Sur la demande du commerce, il pourra être procédé à une reconnaissance du nombre des colis moyennant une taxe additionnelle de 0f,10 par tonne.

Dans le cas où, pour opérer cette reconnaissance, il serait nécessaire qu'un agent de la compagnie assistât au chargement du wagon, la compagnie aurait droit en outre à une taxe de 0f,50 par heure de présence de son représentant.

Délai de chargement du matériel vide.

Art. 24. — Le chargement d'un wagon devra être terminé dans les quatre heures de la mise à la disposition de l'expéditeur, laquelle sera constatée sur le récépissé du véhicule, signé par l'expéditeur ou son représentant.

Toutefois, il suffira qu'un wagon qui aura été mis à sa disposition à une heure quelconque avant huit heures du matin soit rendu à l'heure de midi, et qu'un wagon mis à sa disposition à deux heures après midi soit rendu avant huit heures du soir, l'été, et avant sept heures du soir, l'hiver.

Pour les wagons mis à sa disposition en dehors des heures ci-dessus, on ne comptera pas dans le délai de quatre heures le temps de midi à deux heures pendant lequel le service de la douane est interrompu.

A l'expiration du délai de quatre heures, si le wagon n'a pas été ramené sur les voies accessibles par aiguille, il sera perçu un droit de stationnement de $0^{f},50$ par heure et par wagon, sans que cette taxe supplémentaire puisse dépasser 10 francs par vingt-quatre heures et par wagon, la compagnie restant d'ailleurs libre, après un retard de six heures, de ramener à la gare le wagon vide ou incomplètement chargé, et soit de le faire décharger aux risques et périls de l'expéditeur, en percevant les taxes de manutention et de magasinage en vigueur, soit de percevoir le droit de stationnement réglementaire.

La taxe à percevoir, dans ce cas, pour conduire à la gare un wagon vide ou incomplètement chargé, ou pour ramener celui-ci sur les quais, s'il y a lieu, afin de compléter son chargement, sera calculée pour un wagon vide sur un chargement fictif de trois tonnes, suivant les prix portés aux tarifs pour la catégorie de marchandises qui aurait dû être chargée dans le wagon, et pour un wagon incomplètement chargé sur un minimnm de cinq tonnes.

Indication à donner pour les destinations.

Art. 25. — Tout destinataire avisé de l'arrivée des wagons adressés sur les voies du port devra faire connaître immédiatement par écrit, à la gare, le point où les wagons doivent faire leurs opérations.

Dans le cas où la réponse ne serait pas parvenue à la gare dans les vingt-quatre heures de la mise à la poste de l'avis dont il est question au paragraphe qui précède, et dans des conditions telles que ledit avis ait dû normalement parvenir au domicile du destinataire avant cinq heures et demie du soir, il sera perçu par la compagnie, pour chaque wagon, un droit de stationnement de $0^{f},50$ par heure de retard, sans que cette taxe puisse excéder 10 francs par vingt-quatre heures de retard et par wagon.

Dans le cas où l'avis n'aurait pas été adressé de manière à pouvoir être reçu avant cinq heures et demie du soir, le délai accordé aux destinataires pour faire parvenir leur réponse sera augmenté d'un jour.

Payement des frais de transport.

Les wagons ne seront conduits sur les voies du port qu'après que le destinataire aura acquitté à la gare les frais de toute nature dus à la compagnie, tant pour le transport sur ses lignes que par application de l'article 17 ci-dessus. L'heure de la remise des wagons sur les voies à la disposition du destinataire sera constatée par le bulletin de livraison qu'il devra signer avant de commencer le déchargement.

En cas d'absence du destinataire ou de son représentant, l'heure portée sur le carnet de l'employé du chemin de fer fera foi.

Délai de chargement.

Chaque wagon devra être déchargé et reconduit sur les voies accessibles par aiguille dans les quatre heures qui suivront sa mise à la disposition du

destinataire, avec la même latitude que celle prévue à l'article 24 pour les chargements.

A l'expiration de ce délai, la compagnie percevra le droit de stationnement déterminé à l'article 24; après un retard de six heures, elle pourra ramener la marchandise à la gare en percevant une seconde fois la taxe fixée à l'article 17. Le wagon ramené à la gare sera soit soumis aux taxes réglementaires de stationnement, soit déchargé dans les conditions prévues au paragraphe 4 de l'article 24 ci-dessus.

Lorsque le nombre des wagons annoncés par les avis du même jour au destinataire sera de plus de dix, celui-ci ne sera tenu à opérer dans le délai ci-dessus fixé que le déchargement de dix wagons; il aura un jour de plus pour le déchargement du surplus, quel qu'en soit le nombre, à moins que l'expédition complète n'ait été faite à la demande de l'expéditeur ou du destinataire.

Dispositions diverses relatives à la livraison des wagons.

Art. 26. — Lorsque le nombre des wagons à conduire sur les voies accessibles par aiguille sera supérieure à celui qui pourrait y trouver place, la compagnie ne sera tenue de les y amener que lorsqu'il s'y trouvera un emplacement disponible, et les délais qui lui sont accordés par les articles 20 et 27 seront augmentés de tout le temps pendant lequel il ne lui aura pas été possible d'opérer la livraison du matériel.

Les wagons que les expéditeurs où les destinataires n'auraient pas enlevés au moment où d'autres wagons seraient amenés pourront être refoulés à l'extrémité des voies.

Ceux qui auraient été placés à tort par le commerce sur une voie accessible par aiguille pourront être ramenés en gare aux frais du commerçant, dans les conditions fixées par le paragraphe 4 de l'article 24 ci-dessus. La compagnie ne sera responsable du contenu de ces wagons que s'ils ont été, avant l'enlèvement, scellés ou plombés par l'expéditeur ou le destinataire.

Les wagons ainsi ramenés en gare ne seront conduits de nouveau sur les voies du port que dans les conditions prévues par le paragraphe 1er de l'article 25, et le droit de stationnement fixé par le paragraphe 2 du même article leur sera applicable à partir du moment de leur arrivée en gare.

Délais.

Art. 27. — Les délais de transport, tels qu'ils sont ou seront réglés pour le transport sur le chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône, soit par les arrêtés intervenus ou à intervenir, soit par les conditions d'application des tarifs spéciaux en vigueur sur le chemin de fer, seront augmentés de quarante-huit heures pour toutes les marchandises en provenance ou à destination des voies ferrées faisant l'objet du présent cahier des charges.

Cas d'encombrement.

Art. 28. — En cas d'encombrement sur les voies faisant l'objet du présent cahier des charges, les délais stipulés à l'article 20 peuvent être augmentés,

sur la demande de la compagnie et l'avis de l'ingénieur en chef du contrôle, par un arrêté préfectoral affiché dans le villes d'Arles et de Saint-Louis.

Exécution des transports.

Art. 29. — Au moyen des prix réglés ainsi qu'il a été dit ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude, célérité et sans tour de faveur, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des marchandises qui lui sont confiées. Elle sera tenue, à cet effet, de fournir le nombre de wagons, de chevaux ou de machines réclamé par les besoins du service, en se conformant aux prescriptions de l'administration.

TITRE V.

CLAUSES DIVERSES.

Sujétions diverses.

Art. 30. — Aucune indemnité ne pourra être réclamée par la compagnie pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées ou à leurs accessoires occasionnés par le roulage ordinaire;

État de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies;

Ouverture de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui du concessionnaire;

Trouble et interruption du service qui pourraient résulter soit des mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies et les particuliers dûment autorisés;

Enfin toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

Les indemnités qui seraient dues à des tiers pour tous dommages pouvant résulter de la construction et de l'exploitation des voies ferrées et imputables à la faute ou à la négligence de la compagnie seront à sa charge.

Interruption des voies ferrées.

Art. 31. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique ou sur le port, la compagnie pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications en déplaçant momentanément ces voies.

Assermentation des agents de la compagnie.

Art. 32. — Les agents de la compagnié et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément du préfet et assermentés; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

Prolongements et embranchements.

Art. 33. — L'administration se réserve le droit d'autoriser, la compagnie entendue, des prolongements ou embranchements faisant suite aux voies de

circulation de la compagnie ou y aboutissant, sans que celle-ci puisse prétendre à aucune indemnité.

L'exploitation de ces prolongements ou embranchements sera à la charge de leur propriétaire et n'incombera pas à la compagnie, dont le service se bornera à transporter, dans les conditions prévues au présent cahier des charges, les marchandises en provenance ou à destination du chemin de fer jusqu'à ou depuis l'origine sur les voies du port de ces prolongements ou embranchements.

Elle percevra, en outre, pour la location, la fourniture et l'envoi de son matériel en circulation sur lesdits prolongements ou embranchements, $0^f,12$ par tonne pour le premier kilomètre et $0^f,04$ pour tout autre kilomètre en sus du premier, avec un minimum de tonnage de 5.000 kilogrammes.

Les wagons devront être restitués à la compagnie à l'origine de l'embranchement avant six heures du soir, le jour même où ils auront été livrés par elle, mais à la condition expresse qu'ils auront été mis à la disposition de l'intéressé avant huit heures du matin.

Passé ce délai, il sera dû, par journée indivisible de vingt-quatre heures et par wagon non restitué, les droits de stationnement édictés par l'arrêté ministériel qui règle annuellement le tarif des frais accessoires sur le chemin de fer.

Il ne pourra circuler sur les voies ferrées faisant l'objet du présent cahier des charges, en dehors du matériel du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône, que du matériel remplissant les conditions de construction et de bon état d'entretien, de nature à en permettre la circulation dans les trains de la compagnie du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône.

Dans le cas de difficulté pour l'exécution du présent article entre la compagnie et les propriétaires de prolongements ou d'embranchements, l'administration statuera sur ces difficultés.

Jugement des contestations.

Art. 34. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Frais d'enregistrement.

Art. 35. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront supportés par la compagnie du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône.

Vu et accepté :	Approuvé :
Le Président du conseil,	*Le Ministre des travaux publics,*
Signé : CH. WALLUT.	Signé : ÉMILE LOUBET.

(N° 174)

[20 décembre 1887]

Décret qui modifie l'article 8 du décret du 2 septembre 1874 et l'article 3 du décret du 31 juillet 1875 prescrivant les mesures à prendre pour l'embarquement, le débarquement et le transport par eau des marchandises dangereuses.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 2 septembre 1874, relatif aux mesures à prendre pour l'embarquement et le débarquement des matières dangereuses dans les ports maritimes de commerce;

Vu le décret du 31 juillet 1875, concernant le transport des matières dangereuses sur les voies navigables intérieures;

Vu la demande de la chambre de commerce de Paris, du 11 juillet 1887;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 13 octobre 1887;

Le Conseil d'État entendu;

Décrète :

Art. 1er. — L'article 8 du décret susvisé du 2 septembre 1874 et l'article 3 du décret, également susvisé, du 31 juillet 1875, sont modifiés de la manière suivante :

« Les essences doivent être contenues dans des vases métalliques hermétiquement fermés ou dans des fûts cerclés en fer, en bon état de conditionnement.

« L'usage des bonbonnes ou touries en verre et en grès, lors même qu'elles sont protégées par un revêtement extérieur, est interdit. »

. . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 175)

[25 novembre 1887]

Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer de Châteaubriant à Vitré. Cahier des clauses et conditions générales de 1866. — (Sieurs Alasseur et Dumont.)

Déblais. — Rochers imprévus. Emploi de la dynamite. — La clause forfaitaire insérée au cahier des charges et portant « que les sondages faits avant l'adjudication permettront de se rendre un compte exact du prix unique adopté pour la fouille des déblais de toute nature, et que ce prix unique ne pourra pas être modifié », ne fait pas obstacle à ce que l'entrepreneur obtienne un prix supplémentaire, alors que l'entrepreneur a rencontré un rocher excessivement dur, qui a exigé l'emploi de la dynamite, dans des terrains bâtis sur lesquels il n'avait été fait aucun sondage et dont la présence ne pouvait être révélée par les terrains avoisinants (*).

Décidé, au contraire, que cette clause fait obstacle à l'allocation d'un prix nouveau lorsque l'entrepreneur a pu à l'avance se rendre compte, par les fouilles ouvertes par l'État ou par l'étude du terrain, des difficultés que pourraient présenter les diverses tranchées (**).

Retard dans la livraison des terrains nécessaires à l'exécution des travaux : faute de l'administration : fausses manœuvres onéreuses pour l'entreprise : indemnité due (*).

Art. 23.— *Accélération des travaux : ordre écrit. — Les entrepreneurs ne justifiant pas d'un ordre écrit leur enjoignant d'accélérer leurs travaux pendant l'hiver : il n'y a pas lieu d'appliquer l'article* 28 *des clauses et conditions générales*

(*—**) Voy. 23 février 1887, Foy, p. 183 et la note (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).

(*) Voy. 23 février 1887, Foy, p. 184 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).

relatif uniquement aux pertes et avaries pour cas de force majeure.

Frais d'expertise.

Intérêts des intérêts.

VU LA REQUÊTE... pour les sieurs Alasseur et Dumont... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer, dans les dispositions qui font grief aux entrepreneurs, — un arrêté en date du 21 mars 1884, par lequel le conseil de préfecture d'Ille-et-Vilaine a statué sur les difficultés relatives au règlement du décompte de leur entreprise: — *Ce faisant... attendu:* 1° que les terrains fouillés, tant dans la tranchée de Forges que dans la tranchée de la Guerche, ont offert des difficultés imprévues; que les experts ont en effet constaté que, dans ces deux tranchées, les déblais se sont trouvés composés en grande partie de masses homogènes de schiste et de rocher compact, lesquels ne pouvaient être entamées qu'à l'aide de la poudre et de la dynamite, alors que les prix du bordereau avaient été fixés dans la supposition que lesdits déblais présenteraient un mélange, dans des proportions plus ou moins grandes, de diverses natures de terrain; qu'en ce qui concerne la tranchée de Forges, les sondages exécutés par l'administration avant l'adjudication étaient insuffisants et de nature à induire les entrepreneurs en erreur sur la composition réelle du sous-sol; que, dans la tranchée de la Guerche, du piquet 139 au piquet 141, aucun sondage n'avait été pratiqué; que, de plus, des constructions recouvrant l'emplacement de ladite tranchée n'avaient pas plus permis aux entrepreneurs qu'à l'administration d'apprécier par avance les difficultés qui s'étaient révélées en cours d'exécution; que l'existence d'un cube de 22.775 mètres de rocher compact dans cette partie de la tranchée était ignorée de tout le monde; qu'ainsi les conditions du marché se sont trouvées modifiées essentiellement en cours d'exécution au préjudice des entrepreneurs, et qu'il y a lieu de fixer un prix nouveau pour les travaux imprévus, selon le prix réel de l'exécution, conformément à l'article 29 du cahier des clauses et conditions générales; allouer aux requérants, d'après l'avis de la majorité des experts, une plus-value de 28.100 francs pour les déblais de la tranchée de Forges et une plus-value de 82.367f,75 pour les déblais de la tranchée de Guerche; 2° attendu que la remise tardive des terrains situés au centre de la tranchée de Guerche a rendu beaucoup plus onéreuse pour les entrepreneurs l'exécution des travaux; qu'ils ont ainsi subi, par le fait de l'administration,

un dommage dont il leur est dû réparation; leur allouer de ce chef une indemnité de 31.000 francs; condammer en outre l'État au paiement des intérêts des intérêts d'intérêts à partir du 22 août 1885, à tous les frais d'expertise et aux dépens;

Vu les observations en défense et le recours incident présentés par le Ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° rejeter le pourvoi, par le motif qu'en fait, au moins en ce qui concerne la tranchée de Forges, les sondages avaient fait reconnaître l'existence du rocher compact rencontré dans l'exécution des déblais; que, d'ailleurs, aux termes du devis particulier de l'entreprise, l'administration ne garantissait pas les indications données par les puits de sondages; que l'entrepreneur était tenu de s'assurer par lui-même, avant de déposer sa soumission, des difficultés que pouvaient présenter les diverses tranchées; que le bordereau des prix fixe pour chaque section un prix unique par mètre cube de déblais de toute nature; que les articles 95 et 125 du devis s'opposent à ce que les entrepreneurs puissent sous aucun prétexte revenir sur les prix par eux consentis; que les sieurs Alasseur et Dumont ont accepté un marché à forfait et aléatoire dont ils doivent supporter toutes les chances, bonnes ou mauvaises; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté, de ces chefs, les demandes d'indemnités des entrepreneurs; que, d'autre part, si une partie des terrains de la tranchée de Guerche a été remise tardivement aux entrepreneurs, il n'en est résulté pour eux aucun préjudice, les ouvrages qui devaient être construits en cet endroit ne pouvant être attaqués pendant les mois d'un hiver exceptionnellement rigoureux; 2° statuant sur le recours incident : attendu que les circonstances climatériques qui se sont produites pendant l'hiver de 1878 à 1879 ne sauraient être assimilées au cas de force majeure prévue par l'article 28 des clauses et conditions générales; que, d'autre part, les entrepreneurs n'allèguent aucun ordre les invitant à continuer les travaux durant les mois les plus rigoureux, et que le délai imparti par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux ne leur imposait pas nécessairement cette mesure; décharger l'État de la condamnation de 13.558f,84 de dommages-intérêts prononcés contre lui, de ce chef, par l'arrêté attaqué; et mettre la totalité des frais d'expertise à la charge des entrepreneurs;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

SUR LES CONCLUSIONS *des sieurs Alasseur et Dumont tendant à la fixation de nouveaux prix pour les déblais de rocher imprévus de la tranchée de Forges et de la tranchée de la Guerche :*

En ce qui touche la tranchée de Forges :

Considérant qu'aux termes de l'article 96 du devis, l'entrepreneur devait, avant de déposer sa soumission, se rendre compte très exactement non seulement par les fouilles ouvertes par l'État, mais par l'étude du terrain, des difficultés que pouvaient présenter les diverses tranchées; qu'aux termes du même article, les prix du bordereau pour fouilles, charge, régalage, etc., étaient des prix à forfait applicables à tous les déblais, quelle qu'en fût la nature; que, d'après l'article 125 du même devis particulier, l'administration ne garantissait pas les indications données par les puits de sondage; que, par le fait même de sa soumission, l'entrepreneur était réputé avoir une parfaite connaissance du terrain et accepter les prix des déblais à forfait, avec tout l'aléa qu'ils comportaient, et qu'il ne devait pas être admis à réclamer ultérieurement contre ces prix pour dureté imprévue du rocher, abondance des eaux ou pour tout autre motif; qu'il résulte des dispositions ci-dessus de leur marché que les sieurs Alasseur et Dumont n'étaient pas recevables à demander la fixation d'un nouveau prix pour les déblais à raison soit de l'insuffisance des sondages, soit de la dureté imprévue du terrain dans ladite tranchée; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté de ce chef leur réclamation;

Mais considérant, en ce qui concerne la tranchée de la Guerche, que, du rapport des experts, il résulte qu'entre les piquets 139 et 141, le tracé traversait des terrains bâtis où aucun travaux de fouilles et de recherche n'avaient pu être entrepris; que les requérants s'étaient trouvés, par suite, dans l'impossibilité de se rendre compte, par l'étude du terrain, des difficultés que présenterait cette portion de la tranchée; qu'il a été reconnu par les ingénieurs eux-mêmes, notamment dans leur rapport du 25 janvier 1882, que les déblais rencontrés entre les piquets 139 et 141 se sont trouvés formés d'une masse considérable de rocher d'une compacité et d'une résistance que l'état des terrains avoisinant ne permettait pas de prévoir; que, dès lors, ce groupe de déblais est resté en dehors des prévisions du contrat, et qu'il y a lieu, à raison de l'impossibilité où étaient les entrepreneurs de s'éclairer à cet égard, de fixer les prix des déblais de cette tranchée sur de nouvelles bases;

Considérant qu'il résulte également du rapport des experts que ce prix doit être fixé à 3f,75, et qu'il en ressort une plus-value définitive de 60.397f,79 sur le montant du prix alloué par l'administration;

Sur les conclusions des sieurs Allasseur et Dumont tendant à l'allocation d'une indemnité à raison du préjudice causé par le retard apporté à la remise d'un terrain situé sur l'emplacement de la tranchée de la Guerche;

Considérant qu'aux termes de l'article 130 du devis tous les terrains devaient être mis à la disposition des entrepreneurs, au plus tard six mois après le 5 avril 1879, date de l'adjudication; qu'il n'est pas contesté que la dernière maison située dans la traversée du faubourg Saint-Jean n'a été évacuée que plus de neuf mois après l'adjudication, et qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport d'expertise, que la remise tardive de ce terrain a retardé l'exécution des travaux dans la tranchée de la Guerche et donné lieu à de fausses manœuvres onéreuses pour les entrepreneurs; qu'il en est résulté un préjudice dont le conseil de préfecture a refusé à tort de leur tenir compte;

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation dudit dommage en leur allouant de ce chef, conformément à l'avis des experts, une indemnité de 8.000 francs;

Sur le recours incident du Ministre des travaux publics :

Considérant que les entrepreneurs n'allèguent pas qu'aucun ordre leur ait été donné par les ingénieurs pour les inviter à développer leurs chantiers dans une saison où l'exécution des travaux était particulièrement onéreuse; qu'en admettant que le délai imparti pour l'achèvement de leur entreprise leur eût imposé la nécessité de poursuivre les travaux sans interruption pendant tout l'hiver, ils avaient dû faire entrer cette éventualité dans leurs calculs avant de déposer leur soumission; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé qu'ils avaient droit à une indemnité par application de l'article 28 des clauses et conditions générales relatif uniquement aux pertes et avaries pour cas de force majeure, et qu'il y a lieu de supprimer l'allocation de 13.558f,84 accordée de ce chef aux entrepreneurs par l'arrêté attaqué;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que les frais d'expertise seraient supportés pour deux tiers par les entrepreneurs; et qu'il y a lieu de mettre lesdits frais pour les deux tiers à la charge de l'État, et pour le surplus à la charge des entrepreneurs;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que l'arrêté attaqué a alloué aux requérants les intérêts des sommes leur restant dues par l'État à compter du 17 mars

1882, et a décidé que les intérêts desdits intérêts seraient capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir du 29 février 1884; que, devant le Conseil d'État, les entrepreneurs ont demandé de nouveau les intérêts des intérêts le 22 août 1885; qu'à cette date, il s'était écoulé plus d'une année depuis la demande précédente; que, dès lors, par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de faire droit à ladite demande... (L'État paiera aux sieurs Alasseur et Dumont : 1° à titre de plus-value pour déblais imprévus rencontrés dans la tranchée de la Guerche, la somme de 60.397f.79; 2° la somme de 8.000 francs pour le dommage résultant de la remise tardive de terrains situés au centre de la même tranchée. Est supprimée l'allocation de 13.558f,84 accordée par le conseil de préfecture pour travaux exécutés pendant l'hiver. Les frais d'expertise seront supportés pour deux tiers par l'État et pour le surplus par les entrepreneurs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts échus le 25 août 1885, capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir de cette date. Surplus des conclusions rejeté. (L'État supportera les dépens du présent pourvoi.)

(N° 176)

[25 novembre 1887]

Voirie (Grande). — Domaine maritime. — Rivage de la mer. — Enlèvement de gravier. — Contravention. — Relaxe. — (Sieur Marchesseau.)

Le fait seul d'enlever des matériaux sur les dépendances du domaine public maritime ne constitue pas une contravention à l'ordonnance d'août 1681, *en dehors de toute circonstance de nature à porter préjudice à la navigation* (*).

Ce fait n'entraîne pas l'application de la loi du 29 *floréal an X, si aucun dommage n'est allégué* (**).

En cas d'inobservation des dispositions de l'arrêté préfectoral, réglementant l'extraction de sable sur le rivage de la mer, la

(*-**) Rapp. 13 novembre 1885, Vidal, *Ann.*, 1886, p. 309. Voy. les observations de M. Le Vavasseur de Précourt, *Revue d'administration*, 1888, t. I, p. 54.

répression de cette contravention n'appartient pas au conseil de préfecture.

VU LES REQUÊTES présentées par le sieur Marchesseau... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — deux arrêtés des 3 avril et 8 mai 1885 par lesquels le conseil de préfecture de la Charente-Inférieure l'a condamné à deux amendes de 25 et 30 francs et aux frais des procès-verbaux, pour avoir enlevé du gravier sur le domaine public maritime; — *Ce faisant...* le décharger des condamnations prononcées contre lui.

Vu les observations du Ministre de la marine... tendant au rejet des pourvois par les motifs qu'il y a eu enlèvement de gravier sur un emplacement recouvert par les hautes marées qui par conséquent fait partie du domaine public;

Vu l'arrêté du préfet de la Charente-Inférieure en date du 1er décembre 1882, portant règlement pour l'extraction des sables sur le rivage de la mer;

Vu l'ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 7, article 2;

Vu la loi des 19-22 juillet 1791;

Vu la loi du 29 floréal an X et les décrets des 16 décembre 1811 et 10 avril 1812;

CONSIDÉRANT que les deux pourvois du sieur Marchesseau sont fondés sur les mêmes moyens et présentent la même question à juger; qu'ainsi il y a lieu de les réunir pour y être statué par une seule décision;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens :

Considérant d'une part que le fait seul d'enlever du gravier sur le domaine public maritime ne constitue, en dehors de toute circonstance de nature à porter préjudice à la navigation, aucune infraction à l'ordonnance d'août 1681 sur la marine et qu'aucun autre des règlements sur la grande voirie dont la confirmation a été prononcée par l'article 26 du titre 1er de la loi des 19-22 juillet 1791, ni aucune disposition des lois et règlements intervenus sur la matière, postérieurement à cette loi n'établissent d'amende à raison du fait dont il s'agit; que, d'autre part, aucun dommage n'étant allégué, la loi du 29 floréal an X n'est pas applicable dans l'espèce; que si l'auteur des enlèvements de gravier pouvait être puni des peines portées dans l'article 471 du Code pénal pour inobservation de l'arrêté préfectoral réglementant les extractions de sable sur le rivage de la mer, la répression de cette contravention ne pouvait être poursuivie devant le conseil de

préfecture; que, dès lors, il y a lieu de renvoyer le sieur Marchesseau des fins des procès-verbaux dressés contre lui... (Arrêtés annulés. Renvoi du sieur Marchesseau des fins des procès-verbaux dressés contre lui.)

(N° 177)

[2 décembre 1887]

Algérie. — Voirie (Grande). — Cours d'eau non navigable ni flottable. — Barrage. — Coupure. — Contravention. — (Sieurs Ripoud et Lamodière.)

En Algérie le fait d'avoir pratiqué sans autorisation des entailles dans la maçonnerie d'un barrage, afin d'arroser une parcelle du terrain riveraine, constitue une contravention de grande voirie de la compétence du conseil de préfecture. — En Algérie, tous les cours d'eau font partie du domaine public et sont régis par l'arrêt du conseil du Roi du 24 juin 1777 (*).

Vu la requête pour les sieurs Ripoud et Lamodière... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 3 novembre 1884, par lequel le conseil de préfecture d'Oran les a condamnés à l'amende et aux frais du procès-verbal pour avoir pratiqué sans autorisation des entailles dans la maçonnerie du barrage du Poirier à Nazerey; — *Ce faisant, attendu* qu'il s'agit, dans l'espèce, d'un cours d'eau non navigable ni flottable; que, par suite, en admettant qu'une contravention eût été commise, il appartenait aux tribunaux de simple police d'en connaître, ledit cours d'eau faisant partie de la petite voirie; qu'en supposant même qu'il s'agît, dans l'espèce, d'une contravention de grande voirie, le conseil de préfecture n'aurait pu condamner les requérants à l'amende; que l'arrêté du gouverneur général de l'Algérie pris, le 1er juillet 1835, en vertu de l'article 4 de l'ordonnance du 22 juillet 1834, et réglant le régime des eaux en Algérie, édicte pour les cas analogues à celui de l'espèce, en même temps qu'une amende de 100 francs à 500 francs, un emprisonnement de 1 mois à 2 ans; qu'ainsi le conseil de préfecture était incompétent pour statuer sur la répression; que la compétence judiciaire

---

(*) Rapp. 4 avril 1884 (Labouré, *Ann.*, 1884, p. 899).

est d'ailleurs formellement établie par l'article 7 dudit arrêté préfectoral; qu'enfin l'arrêt du 24 juin 1777 n'est plus en vigueur en Algérie; depuis que cet arrêté de 1835 a édicté une législation nouvelle; — annuler la décision attaquée avec toutes conséquences de droit;

Vu le procès-verbal de contravention dressé, le 14 juin 1884, par le sieur Arnould, conducteur des ponts et chaussées à Saïda;

Vu les observations du Ministre de l'agriculture... tendant au maintien de l'arrêté attaqué;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777;

Vu la loi du 24 floréal an X;

Vu la loi du 23 mars 1842;

Vu la loi du 16 juin 1851;

CONSIDÉRANT qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé que, le 14 juin 1884, les sieurs Lamodière et Ripoud ont pratiqué dans les maçonneries du barrage du canal du Poirier plusieurs coupures qui ont eu pour effet de modifier le régime des eaux d'irrigation réglementé par arrêté préfectoral du 31 août 1881; que ledit canal, aux termes de l'article 2 de la loi du 16 juin 1851 qui détermine le régime légal des cours d'eau en Algérie, fait partie du domaine public; qu'ainsi le fait relevé à la charge des sieurs Lamodière et Ripoud constitue une contravention, tant aux dispositions de l'arrêté précité qu'à celles de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture d'Oran a condamné les contrevenants à l'amende et aux frais du procès-verbal... (Rejet.)

(N° 178)

[2 décembre 1887]

***Communes. — Chemins vicinaux. — Arrêté de classement. — Usurpation.* — (Mozziconacci.)**

Un arrêté préfectoral, antérieurement à la loi du 10 août 1871, n'a pas eu pour effet d'incorporer au sol d'un chemin vicinal un terrain bâti que ce chemin emprunte dans toute la largeur de son tracé lorsqu'il n'a jamais été affecté à l'usage de chemin public. Il devra être procédé aux formalités pres-

crites par l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, pour l'ouverture des chemins nouveaux (*).

En conséquence il ne peut y avoir usurpation sur un chemin vicinal dans le fait par le propriétaire d'avoir construit sur ce terrain.

VU LA REQUÊTE du sieur Mozziconacci... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 18 octobre 1884, par lequel le conseil de préfecture de la Corse l'a condamné à démolir la construction annexe et la rampe d'accès élevées devant sa maison, comme ayant usurpé le sol du chemin vicinal inscrit sous le n° 9 au tableau des chemins vicinaux de la commune de Sollacaro; — *Ce faisant, attendu* que l'exécution du tracé du chemin vicinal n° 9 approuvé par arrêté préfectoral du 4 décembre 1869 devait entraîner la démolition d'une maison appartenant au requérant, située sur l'axe du chemin classé, qu'il n'appartenait pas au préfet d'attribuer par un arrêté de classement le caractère vicinal à un chemin traversant le domaine d'un particulier, sans qu'il eût été préalablement procédé à l'expropriation dans les formes déterminées par les dispositions de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, combinées avec celles de la loi du 3 mai 1841; que ces formalités n'ont pas été observées dans l'espèce; que l'arrêté de classement n'a été exécuté qu'en dehors des limites de la propriété du requérant, et qu'aucun chemin n'a jamais été ouvert à la circulation sur ladite propriété, que, de plus, le maire de Sollacaro a été condamné à payer au sieur Mozziconacci des dommages-intérêts pour avoir fait démolir les clôtures que celui-ci avait établies autour de son terrain; qu'ainsi le sieur Mozziconacci ne peut être considéré comme ayant commis une usurpation sur un chemin vicinal, renvoyer le requérant des fins du procès-verbal dressé contre lui;

Vu la loi du 9 ventôse an XIII, les lois du 3 mai 1841 et du 8 juin 1864; et l'article 16 de la loi du 21 mai 1836;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le chemin classé sous le n° 9 parmi les chemins vicinaux de la commune de Sollacaro par arrêté préfectoral du 4 décembre 1869, emprunte sur toute la largeur de son tracé le sol d'un terrain bâti appartenant au sieur Mozziconacci, qui n'avait jamais été affecté à l'usage de chemin public;

Considérant que le préfet ne pouvait incorporer audit chemin

(*) Rapp. 28 novembre 1873 (commune de Bastennes, p. 863, *Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).

le terrain dont s'agit, sans qu'il eût été procédé dans les formes établies pour l'ouverture des chemins nouveaux par l'article 16 de la loi du 21 mai 1836; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture de la Corse a décidé, par application de la loi du 9 ventôse an XIII, que le sieur Mozziconacci en construisant sur le terrain dont s'agit avait commis une usurpation sur un chemin vicinal et a ordonné la destruction du bâtiment édifié par le requérant... (Arrêté annulé; renvoi des fins du procès-verbal).

(N° 179)

[2 décembre 1887]

Communes. — Rues et places. — Taxes de balayage. — Conseil de préfecture. — Compétence. — (The Algiers land and Warehouse company limited).

Le conseil de préfecture saisi d'une demande en décharge de la taxe de balayage imposée à la société à laquelle une ville a concédé la construction et l'exploitation de magasins est compétent pour interpréter le contrat de concession intervenu, et apprécier si, d'après ce contrat, la société était exonérée de la taxe.

La taxe de balayage est considérée comme une charge attachée à la jouissance : par conséquent les concessionnaires de la jouissance d'immeubles productifs de revenus sont débiteurs de la taxe de balayage à raison de ces immeubles en l'absence même de toute stipulation du cahier des charges (*).

VU LE REQUÊTE... de la Société anglaise The Algiers land and Warehouse company limited... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 26 septembre 1883, par lequel le conseil de préfecture d'Alger, saisi d'une demande de ladite société en décharge de la taxe de balayage à laquelle elle a été assujettie en 1881, sur le rôle de la ville d'Alger, a sursis à statuer jusqu'à interprétation par l'autorité judiciaire de la nature du

---

(*) Rapp., en sens contraire, en matière de taxe de mainmorte, Pasquet, 29 juillet 1881, p. 748; — Concessionnaires de la passerelle du marché Saint-Pierre, à Saintes, 20 février 1885, p. 202 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).

contrat intervenu entre la société et la ville; — *Ce faisant, attendu* que le conseil de préfecture était compétent pour interpréter toutes les dispositions du cahier des charges qui lie d'une part la ville d'Alger, et d'autre part la société, concessionnaire de certains travaux, qu'au surplus il est certain que la société n'a qu'un droit purement mobilier, et, dès lors, n'est pas débitrice d'une taxe qui, aux termes de la loi du 31 juillet 1880, doit être perçue sur les propriétés riveraines des voies publiques; accorder la décharge demandée, condamner la ville d'Alger aux dépens;

Vu les observations en défense de la ville d'Alger... tendant au rejet de la requête par le motif que le conseil de préfecture ne pouvait se constituer juge du caractère du contrat; que, dès lors, c'est à bon droit qu'il a renvoyé la solution de la question à l'autorité judiciaire;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 31 juillet 1880;

Vu le décret du 11 mai 1860, ensemble le cahier des charges annexé, en date du 3 mai de la même année;

CONSIDÉRANT que le conseil de préfecture, appelé à statuer sur la demande en décharge de la société, était par cela même compétent pour interpréter son cahier des charges, et apprécier si, par application de ce contrat, elle devait être exonérée de la taxe de balayage à laquelle elle avait été assujettie; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture a sursis à statuer jusqu'à interprétation par l'autorité judiciaire et que l'arrêté attaqué doit être annulé;

Mais considérant que l'affaire est en état, et qu'il y a lieu de statuer au fond;

Considérant qu'aux termes de l'article 1er de la loi du 31 juillet 1880 la commune d'Alger est autorisée à percevoir, sur les propriétés riveraines des voies publiques, une taxe municipale de balayage proportionnelle à la longueur desdites propriétés;

Considérant que le contrat précité confère à la société la jouissance pendant 99 ans des bâtiments qu'elle a construits le long du boulevard de la République, et que la taxe du balayage doit être considérée comme une charge de cette jouissance; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que la société a été assujettie à la taxe autorisée par la loi susvisée du 31 juillet 1880... (Arrêté annulé. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 180)

[2 décembre 1887]

Ponts à péage. — Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Concession. — Durée. — Décret simple ou rendu dans la forme des règlements d'administration publique. — (Sieur Escarraguel.)

Vice de forme. Décret. — Le gouvernement a pu, par un décret simple, prolonger la concession d'un pont à péage, dans la limite du maximum fixé par le décret originaire de concession, rendu dans la forme des règlements d'administration publique. — Aux termes de la loi du 14 floréal an X, un décret rendu en Conseil d'État est seulement nécessaire pour l'établissement des ponts à péage, la fixation de durée maxima de la concession et du tarif de la taxe à percevoir.

Plans et devis. — Modification. Ministre. — Le ministre a pu autoriser la substitution d'un nouveau projet de construction d'un pont détruit par un accident de force majeure au projet qui avait été annexé au cahier des charges de la concession originaire. — En fait, les communes n'ont pas réclamé contre cette modification.

— Décidé que le concessionnaire ayant rempli toutes les obligations de son marché, c'est à tort que le préfet l'a déclaré déchu de sa concession avant l'expiration du délai fixé par le décret : renvoi à l'expertise pour la fixation de l'indemnité due.

Réception définitive. — En l'absence de réception définitive de l'ouvrage, il y a lieu de mettre à la charge du concessionnaire, le prix des réparations, d'entretien, jusqu'à l'époque de la mise en parfait état du pont.

Vu la requête du sieur Escarraguel, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 19 décembre 1884, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde a rejeté la demande d'indemnité formée par ledit sieur Escarraguel contre les communes intéressées au chemin vicinal de grande communication n° 60, à raison de la suppression du péage établi sur le pont de Saint-Médard-de-Guizières, et dont le père du requérant, le sieur Jacques Escarraguel, aux droits duquel il agit, était concession-

naire; — *Ce faisant*, *attendu* qu'une ordonnance du 28 mai 1847, ayant déclaré d'utilité publique l'établissement d'un pont sur l'Isle, dans la commune de Saint-Médard-de-Guizières, pour le passage du chemin de grande communication n° 60, et ayant autorisé la mise en adjudication des travaux, moyennant une subvention de 55.000 francs, et un péage à concéder également par voie d'adjudication publique au soumissionnaire qui offrirait le plus fort rabais sur la durée de la concession, celle-ci ne devant pas, aux termes de l'ordonnance précitée, dépasser 99 ans, les sieurs Jacques et Grégoire Escarraguel sont devenus, à la suite d'un marché en date du 30 septembre 1848, adjudicataires des travaux de construction du pont dont s'agit, avec le droit de percevoir les péages pendant 20 années; que, par une décision ministérielle du 21 avril 1849, ils ont été autorisés à exécuter les travaux d'après un plan par eux présenté, en remplacement de celui qui avait été primitivement dressé et annexé au cahier des charges; que le pont, s'étant à deux reprises, par suite de cas de force majeure, écroulé en 1850 et en 1852, un décret du 24 août 1854, pour permettre aux concessionnaires de reconstruire cet ouvrage, a porté à 35 ans et 6 mois la durée de la concession primitivement fixée à 20 ans; que ce décret, bien que n'ayant pas été rendu dans la forme des règlements d'administration publique, a pu valablement augmenter la durée de la concession dont s'agit, dans la limite du maximum fixé par l'ordonnance du 28 mai 1847, un décret en Conseil d'État n'étant nécessaire, aux termes de la loi du 14 floréal an X, que pour fixer le maximum de durée de la concession du péage et le tarif de la taxe à percevoir, et d'autre part, les formalités prescrites par les ordonnances des 4 décembre 1836 et 14 novembre 1837 pour les adjudications de travaux publics, n'étant pas applicables aux concessions pour lesquelles l'Administration conserve tous droits d'appréciation; que, d'ailleurs, il ne s'agissait dans l'espèce que d'une prolongation de la concession primitive et non d'une concession nouvelle; que si le décret précité du 24 août 1854 n'a porté la durée de la concession de 20 à 35 ans et 6 mois, qu'à la charge par les concessionnaires de reconstruire le pont, conformément aux clauses et conditions insérées dans le cahier des charges annexé à l'ordonnance du 28 mai 1847, les concessionnaires se sont conformés pleinement à cette obligation; que le cahier des charges de 1847 avait été modifié à diverses reprises, ainsi que les plans et devis qui y étaient annexés; qu'il est évident que le décret du 24 août 1854 n'a pu se référer qu'au cahier

des charges tel qu'il se comportait au moment où ledit décret a été rendu et avec les modifications qui y avaient été apportées; que, par suite, les plans d'après lesquels l'entrepreneur était tenu de reconstruire l'ouvrage étaient, non pas les plans primitifs qui avaient été abandonnés, mais ceux qui avaient été approuvés par la décision ministérielle du 21 avril 1849, et qui avaient été substitués aux premiers; que, si, en 1854, l'Administration avait entendu faire revivre un projet depuis longtemps écarté, le décret du 24 août 1854 eût porté à cet égard une mention expresse, mais que jamais ni dans ce décret, ni dans les rapports d'ingénieurs qui l'ont préparé, il n'a été question de revenir à un projet jugé inapplicable; que, dans ces circonstances, les concessionnaires ou leur ayant cause avaient le droit de percevoir le péage dont ils avaient la concession pendant toute la période fixée par le décret du 24 août 1854; que l'arrêté préfectoral du 20 janvier 1871, en ordonnant la suppression dudit péage, leur a causé un préjudice dont il leur est dû réparation; qu'ils avaient affermé le péage du pont pour un prix net annuel de 4.400 francs qu'ils auraient dû percevoir pendant 15 ans et demi; qu'ainsi il leur a été fait tort d'une somme de 68.200 fr.; — condamner les communes intéressées au chemin n° 60 à payer au requérant ladite somme de 68.200 francs avec les intérêts du jour de la demande et les intérêts des intérêts, annuler pour le tout les commandements signifiés au sieur Escarraguel d'avoir à payer diverses sommes pour frais d'entretien du pont de Saint-Médard postérieurement à sa remise aux communes intéressées et lui donner acte des réserves par lui formulées pour le cas où un recours serait exercé par le fermier dépossédé du péage, subsidiairement et en tant que de besoin, annuler l'arrêté du préfet de la Gironde du 20 janvier 1871 déclarant éteint le péage établi sur le pont de Saint-Médard;

Vu l'ordonnance du 28 mai 1847 qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un pont en maçonnerie sur l'Isle près de Saint-Médard-de-Guizières, ensemble le cahier des charges annexé à ladite ordonnance;

Vu l'arrêté du préfet de la Gironde du 20 janvier 1871, déclarant éteint le péage établi sur le pont de Saint-Médard, ensemble l'arrêté dudit préfet du 12 septembre 1871, ordonnant l'exécution de divers travaux de mise en état;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 14 floréal an X;

Vu les ordonnances des 4 décembre 1836 et 14 novembre 1837;

Vu les articles 1154, 1792 et 2270 du Code civil;

Considérant que, pour rejeter la demande d'indemnité formée par le requérant contre les communes intéressées au chemin vicinal de grande communication n° 60, à raison de la suppression, avant la date fixée par le décret du 24 août 1854, du péage établi sur le pont de Saint-Médard, dont le père dudit requérant, le sieur Jacques Escarraguel était concessionnaire, le conseil de préfecture s'est fondé, d'une part, sur une prétendue irrégularité du décret précité, et, d'autre part, sur ce qu'en le supposant régulièrement intervenu, le concessionnaire ne s'était pas conformé à toutes les prescriptions de ce décret;

Considérant que, si aux termes des dispositions combinées des articles 10 et 11 de la loi du 14 floréal an X, l'établissement des ponts à péage doit être autorisé, la durée de la concession desdits ponts et le tarif de la taxe à percevoir doivent être fixés par décrets rendus en la forme des règlements d'administration publique, aucune disposition de loi ni de décret ne soumet aux mêmes formalités les prolongations de concession accordées dans la limite du maximum fixé par l'acte originaire de concession; que, par suite, l'article 3 de l'ordonnance du 28 mai 1847 ayant fixé à 99 ans le maximum de la durée de la concession du péage du pont de Saint-Médard, le décret du 24 août 1854 a pu valablement porter à 35 ans et 6 mois la durée de la concession primitivement fixée à 20 ans par l'adjudication du 30 septembre 1848;

Considérant, d'autre part, que, si, d'après l'article 1er du décret précité, la durée de la concession du péage n'a été portée à 35 ans et 6 mois, qu'à la charge par le concessionnaire de reconstruire le pont en se conformant aux clauses et conditions insérées dans le cahier des charges, joint à l'ordonnance du 28 mai 1847, et si, aux termes de l'article 1er dudit cahier, les travaux devaient être exécutés conformément aux plans et devis y annexés, il est établi par l'instruction que les plans et devis d'après lesquels le pont de Saint-Médard a été reconstruit pour la deuxième fois à la suite du décret du 24 août 1854 avaient été approuvés par une décision ministérielle du 21 avril 1849, et substitués, en vue du premier établissement du pont en 1849, et de sa première reconstruction en 1850, à ceux qui avaient été primitivement dressés et annexés au cahier des charges; que les communes intéressées au chemin de grande communication n° 60 n'ont, au cours des travaux de la deuxième reconstruction, élevé aucune réclamation contre leur exécution d'après les plans qui

avaient servi aux deux premières constructions, ni mis le concessionnaire en demeure de revenir au plan primitivement annexé au cahier des charges et ultérieurement abandonné; que, dans ces circonstances, ledit concessionnaire doit être considéré comme ayant rempli les obligations qui lui étaient imposées par le décret du 24 août 1854;

Considérant que de ce qui précède il résulte que le requérant est en droit de se prévaloir des modifications apportées par ledit décret au contrat intervenu entre son auteur et les] communes intéressées, pour réclamer à ces dernières une indemnité représentative du préjudice résultant de l'extinction du péage, à l'expiration des 20 premières années de la concession;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de fixer, dès à présent, la somme à allouer de ce chef au sieur Escarraguel ; que, notamment, il y a lieu, en l'absence de toute réception définitive du pont, de laisser à la charge du requérant, les dépenses relatives, tant aux travaux de réparation et de mise en état prescrits par les arrêtés préfectoraux des 12 septembre 1871 et 26 mars 1879, que celles afférentes à l'entretien jusqu'au 16 juin 1886; que, dans ces circonstances, il y a lieu de renvoyer le sieur Escarraguel devant le conseil de préfecture, pour y être, après expertise, statué conformément à ce qui précède, sur le règlement de l'indemnité dont s'agit, en y comprenant les intérêts à partir du 30 décembre 1880, date de l'introduction de l'instance devant le conseil de préfecture, et les intérêts des intérêts, dans les termes de l'article 1154 du Code civil, à partir du 15 avril 1885, date à laquelle le requérant les a demandés devant le Conseil d'État... (Arrêté annulé. Renvoi du sieur Escarraguel devant le conseil de préfecture, qui devra, après expertise, fixer d'après les bases qui précèdent le montant de l'indemnité à laquelle le requérant a droit. Dépens à la charge des communes intéressées. Surplus de la requête rejeté.)

PERSONNEL

(N° 181)

Juillet 1888

I. — INGÉNIEURS.

ERRATUM

Par suite d'une erreur de transcription, le cahier de Juillet 1888 relate la nomination de M. Brame, Inspecteur Général de 1re classe en retraite, comme Président honoraire du Comité consultatif des Chemins de fer.

M. Brame a été nommé Président honoraire *du Comité de l'Exploitation technique des Chemins de fer.*

1° DÉCORATIONS.

Décret du 5 juillet. — M. **Étienne** (Paul), Ingénieur en Chef de 2e classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies).

Décret du 12 juillet. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

Au grade de Commandeur :

M. **Fargaudie**, Inspecteur Général de 1re classe.

Au grade d'Officier :

M. **Buffet** (Aimé), Inspecteur Général de 2e classe.

Au grade de Chevalier :

MM. **Meunier**, Ingénieur en Chef de 2e classe.
de Miniac, **Mayer** (Daniel), **Drouet**, **Couvrat-Desvergnes**, — Ingénieurs ordinaires de 1re classe.
Florent (Louis), Sous-Ingénieur.

Décret du 26 juillet. — M. **Marion**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° HONORARIAT.

Décret du 26 juillet. — M. **Pacull**, Ingénieur en Chef de 1re classe admis à faire valoir ses droits à la retraite par Décret du 26 mai 1888, prend le titre d'Inspecteur Général honoraire des Ponts et Chaussées.

3° NOMINATIONS.

Décret du 16 juillet. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe pour prendre rang à dater du 1er juillet 1888, les Élèves-Ingénieurs hors de concours dont les noms suivent, savoir :

MM. **Blondel**,
de Joly,
Dubois (Auguste),
Buffet (Louis),
Naudé,
Aroles,
Margot (Maurice),
Claise,
MM. **Huet** (Jules),
Hermann,
Wiart,
Domergue,
Couvreux,
Kauffmann,
Dreyfuss (Justin),
Malterre.

4° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 13 juillet. — M. **Charbonnel** (Jean), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Gray, au service ordinaire du département de la Haute-Saône, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Cherbourg.

M. **Charbonnel** est placé dans la situation de service détaché.

5° CONGÉ.

Arrêté du 3 juillet. — M. **Jouffray**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Grenoble, au service ordi-

naire du département de l'Isère, est mis en congé avec traitement entier pour raisons de santé.

6° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 26 juin. — M. **Balandier** (Émile), Ingénieur ordinaire de 1re classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, à la résidence de Béziers.

Arrêté du 20 juillet. — M. **Bachy**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence d'Auch, au service des chemins de fer de Condom à Riscle et d'Eauze à Auch, est mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur de la voie.

7° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Delerue**, Sous-Ingénieur.	1er oct. 1888

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Vionnois**, Ingénieur en Chef de 1re classe en retraite.	4 nov. 1887
M. **Jourjon**, Ingénieur ordinaire de 1re classe. .	26 juin 1888
M. **Batailler**, Ingénieur en Chef de 1re classe. .	4 juil. 1888
M. **Bizalion**, Ingénieur en Chef de 1re classe. . .	13 juil. 1888

9° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 29 juin. — La ligne de Carentan à Carteret — section comprise entre Carentan et Carteret (M. **Gouton**, Ingénieur en Chef à Cherbourg), est distraite des attributions de l'Ingénieur ordinaire de l'arrondissement du Centre du service ordinaire du départenent de la Manche (M. **Salley**, Sous-Ingénieur à Saint-Lô) et rattachée à celles de l'Ingénieur de l'arrondissement du Nord (M. **Auger**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Cherbourg).

Idem. — Le chemin de fer de Largnac à Vendes (M. **Daigremont**, Ingénieur en Chef à Limoges) est distrait des attributions de M. **Boutteville**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Clermont-Ferrand et rattaché à celles de M. **Aubert**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Mauriac.

Arrêté du 3 juillet. — Le service des chemins de fer de Mamers à Mortagne, de Mortagne à Laigle et de Mortagne à Mézi-

don — Liquidation — (MM. **Étienne**, Ingénieur en Chef au Mans, et **Florent**, Sous-Ingénieur à Saumur) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Par suite, le nombre des arrondissements du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Étienne** est réduit de trois à deux.

Le 1er arrondissement (M. **Florent**, Sous-Ingénieur à Saumur) est supprimé; les 2e et 3e arrondissements (MM. **Nanot** et **Lecomte**, Ingénieurs ordinaires au Mans et à Laval) prennent respectivement les nos 1 et 2.

Arrêté du 7 juillet.— M. **Caillié**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en disponibilité, est remis en activité et chargé du service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne et du service de la navigation du Tarn, en remplacement de M. **Batailler**, décédé.

Idem. — Le service ordinaire du département de la Nièvre qui forme actuellement deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti en trois arrondissements qui sont constitués comme il suit :

1° *Arrondissement de l'Ouest.*

Route nationale	n° 7.	107k,726
Id.	76	7 ,104
Id.	77 (1re partie)	47 ,800
Id.	77 *bis* (1re partie).	10 ,000
Id.	78 (1re partie)	9 ,600
Id.	79 (1re partie)	9 ,000
Id.	151 (1re partie)	28 ,500
Id.	151 *bis*.	6 ,200
		225k,930

Arrondissement administratif de Cosne en entier.

Arrondissement de Nevers. Cantons de Nevers, Pougues et Saint-Pierre-le-Moutier.

M. **Desroche**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Nevers.

2° *Arrondissement du Centre.*

Route nationale	n° 77 (2e partie)	31k,930
Id.	77 *bis* (2e partie)	42 ,000
Id.	78 (2e partie)	37 ,400
Id.	151 (2e partie)	20 ,156
		131k,486

Arrondissement administratif de Clamecy en entier.

Arrondissement de Nevers. Cantons de Saint-Saulge et de Saint-Benin-d'Agy.

Arrondissement de Château-Chinon. Canton de Chatillon-en-Bazois.

M. **Kraëmer**, Sous-Ingénieur des Ponts et chaussées, à Nevers.

M. **Kraëmer** reste d'ailleurs chargé du 5e arrondissement de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lethier**.

3e Arrondissement de l'Est.

Route nationale	n° 73	. . . .	18k,035
Id.	77 *bis* (3e partie)	. . . . . .	24 ,956
Id.	78 (3e partie)	. . . .	32 ,401
Id.	79 (3e partie)	. . . .	41 ,740
			117k,132

Arrondissement administratif de Château-Chinon. Cantons de Château-Chinon, Montsauche, Moulins-Engilbert et Luzy.

Arrondissement de Nevers. Cantons de Fours, Decize et Dornes.

M. **Legrand**, Agent-Voyer, à Nevers.

M. **Legrand** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 11 *juillet.* — Les arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service de la navigation de la Loire — 2e section —, du canal du Nivernais et de la navigation de la rivière d'Yonne — section d'Armes à Auxerre — (M. **Mazoyer**, Ingénieur en Chef à Nevers) prennent les dénominations suivantes :

1er arrondissement.

1° Navigation de la Loire, du pont du chemin de fer du Bourbonnais à Roanne au pont-aqueduc de Digoin, 63 kilomètres;

2° Canal de Roanne à Digoin, 56 kilomètres.

M. **Rolland de Ravel** (intérim) à Roanne.

2e arrondissement.

1° Navigation de la Loire, du pont-aqueduc de Digoin au bec d'Allier, 117 kilomètres ;

2° Canal latéral à la Loire, du port du Cimetière, à Digoin au bassin du Guétin et embranchements aboutissant au canal latéral entre ces deux points, 114 kilomètres.

M. **Renardier**, à Nevers.

3e arrondissement.

1° Navigation de la Loire, du bec d'Allier à l'embouchure du canal de Briare, 90 kilomètres ;

2° Canal latéral à la Loire, du bassin du Guétin au bassin de Briare et embranchements aboutissant au canal latéral entre ces deux points, 92 kilomètres.

M. **Guillot**, à Nevers.

4e arrondissement.

1° Navigation de l'Yonne, d'Armes à la limite du département de l'Yonne, 9 kilomètres ;

2° Canal du Nivernais, partie comprise dans le département de la Nièvre, 121 kilomètres ;

3° Rivière d'Aron, 23 kilomètres.

M. **Cléry**, à Auxerre.

5e arrondissement.

1° Navigation de l'Yonne, de la limite du département de la Nièvre au grand pont d'Auxerre, 37 kilomètres ;

2° Canal du Nivernais, partie comprise dans le département de l'Yonne et embranchements aboutissant au canal dans la traversée de ce département, 57 kilomètres ;

3° Rivière de Cure, 18 kilomètres, et réservoir des Settons.

N..., à Auxerre.

Arrêté du 11 juillet. — Le Contrôle de l'exploitation de la gare maritime et des voies ferrées des quais du port de Dieppe — (lignes aboutissant à la gare de Dieppe jusqu'à la limite de cette gare) — est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Ingénieur en Chef du Contrôle :

M. **Alexandre**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence de Dieppe, du service maritime du département de la Seine-Inférieure — 2e section.

Contrôle commercial :

MM. **Marie**, Inspecteur principal } de l'exploitation commerciale
Rafarin, Inspect. particulier } des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. **Colmet-Daâge**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Dieppe.

Police.

Les Officiers et Maîtres de port de Dieppe.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Dieppe.

Arrêté du 11 juillet. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Fécamp — (lignes aboutissant à la gare de Fécamp jusqu'à l'entrée de cette gare) — est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. **Quinette de Rochemont**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence du Havre, du service maritime du département de la Seine-Inférieure — 1re section.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal } de l'exploitation commerciale
Rafarin, Inspect. particulier } des chemins de fer, à Paris

Contrôle technique.

M. **Corbeaux**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Fécamp.

Police.

Les Officier et Maîtres de port de Fécamp.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Yvetot.

Idem. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port du Havre — (lignes aboutissant à la gare du Havre jusqu'à l'entrée de cette gare) — est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. **Quinette de Rochemont**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence du Havre, du service maritime du département de la Seine-Inférieure — 1re section.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal } de l'exploitation commerciale
Rafarin, Inspect. particulier } des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. **Renout**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées au Havre.

Police.

Les Officiers et Maîtres de port du Havre.

Surveillance commmerciale.

Les Commissaires de surveillance administrative des chemins de fer en résidence au Havre.

Arrêté du 11 juillet. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Rouen-Rive-Gauche — (lignes comprises en dehors des terrains des gares de la Compagnie de l'Ouest) — est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. **Mengin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence de Rouen, du service de la 4e section de la navigation de la Seine.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal } de l'exploitation commerciale
Rafarin, Inspect. particulier } des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. **Cadart**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Rouen.

Police dans la limite du port.

Les Officiers et Maîtres de port de Rouen.

Surveillance commerciale.

Le commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Rouen (Rive-Gauche).

Idem. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Honfleur — (lignes aboutissant à la gare de Honfleur jusqu'à la limite de cette gare) — est organisé, comme

il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. **Boreux**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence de Caen, du service maritime du département du Calvados.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal } de l'exploitation commerciale
Rafarin, Inspect. particulier } des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. **Massenet**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Honfleur.

Police.

Les Officier et Maîtres de port de Honfleur.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Pont-l'Évêque.

Arrêté du 11 juillet. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Trouville — (lignes aboutissant à la gare de Trouville jusqu'à la limite de cette gare) — est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. **Boreux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence de Caen, du service maritime du département du Calvados.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal } de l'exploitation commerciale
Rafarin, Inspect. particulier } des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. **Massenet**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Honfleur.

Police sur la limite du port.

Les Officier et Maître de port de Trouville.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Pont-l'Évêque.

Arrêté du 11 juillet. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Caen — (lignes aboutissant à la gare de Caen jusqu'à la limite des dépendances du chemin de fer) — est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. **Boreux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence de Caen, du service maritime du département du Calvados.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal } de l'exploitation commerciale
Rafarin, Inspect. particulier } des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. **Barbé**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Caen.

Police dans la limite du port.

Les Officier et Maîtres de port de Caen.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Caen.

Idem. — Le contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port d'Isigny (lignes aboutissant à la gare d'Isigny, jusqu'à la limite de cette gare), est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Ingénieur en chef du contrôle.

M. **Boreux**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence de Caen, du service maritime du département du Calvados.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal } de l'exploitation commerciale
Rafarin, Inspect. particulier } des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. **Rosaire**, Conducteur principal des Ponts et Chaussées faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Bayeux.

Police.

Le Maître de port d'Isigny.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Bayeux.

Arrêté du 11 *juillet.* — Le contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de commerce de Cherbourg (lignes aboutissant à la gare de Cherbourg, jusqu'à la limite de cette gare), est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général, Directeur du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Ingénieur en chef du contrôle.

M. **Gouton**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence de Cherbourg, du service maritime du département de la Manche.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal } de l'exploitation commerciale
Rafarin, Inspect. particulier } des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. **Auger**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Cherbourg.

Police dans la limite du port.

Les Officiers et Maîtres de port de Cherbourg.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Cherbourg.

Idem. — Le contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Granville (lignes aboutissant à la gare de Granville jusqu'à la limite de cette gare), est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Ingénieur en chef du contrôle.

M. **Gouton**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence de Cherbourg, du service maritime du département de la Manche.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal } de l'exploitation commerciale
Rafarin, Inspect. particulier } des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. **Jourde**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Granville.

Police dans la limite du port.

Les Officier et Maître de port de Granville.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Granville.

Arrêté du 11 juillet. — Le contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Saint-Malo-Saint-Servan (lignes aboutissant à la gare de Saint-Malo-Saint-Servan, jusqu'à la limite de cette gare), est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Ingénieur en chef du contrôle.

M. **Rousseau**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence de Rennes, du service maritime du département d'Ille-et-Vilaine.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal } de l'exploitation commerciale
Delisle, Inspect. particulier } des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. **Bret**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Saint-Mâlo.

Police dans la limite du port.

Les Officier et Maîtres de port de Saint-Malo-Saint-Servan.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Saint-Malo.

Arrêté du 11 juillet. — Le contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port du Légué (lignes desservant le port et la gare du Légué depuis l'extrémité des clôtures), est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général, Directeur du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Ingénieur en chef du contrôle.

M. **Thiébaut**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence de Saint-Brieuc, du service maritime du département des Côtes-du-Nord.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal } de l'exploitation commerciale
Delisle, Inspect. particulier } des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. **Guillemoto**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Saint-Brieuc.

Police.

Le Maître de port en résidence à Saint-Brieuc.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Saint-Brieuc.

Idem. — Le contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de commerce de Brest (lignes comprises entre l'entrée du tunnel accédant à l'arsenal et l'extrémité de la gare du Rody), est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Ingénieur en chef du contrôle.

M. **Considère**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence de Quimper, du service maritime du département du Finistère.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal } de l'exploitation commerciale
Delisle, Inspect. particulier } des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. de Miniac, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Brest.

Police dans la limite du port.

Les Officier et Maîtres de port de Brest.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Brest.

Arrêté du 11 juillet. — Le contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du bassin à flot du port de Redon (lignes aboutissant à la gare de Redon jusqu'à la limite de cette gare), est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général, directeur du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest :

Ingénieur en chef du contrôle.

M. Pocard-Kerviler, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé, à la résidence de Saint-Nazaire, du service maritime du département de la Loire-Inférieure (1re section), de la Vilaine-Inférieure et du port de Redon.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal } de l'exploitation commerciale
Delisle, Inspect. particulier } des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. Labussière, Conducteur principal des Ponts et Chaussées, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Redon.

Police dans la limite du port.

Les Officier et Maîtres de port de Redon.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Rennes.

Arrêté du 16 juillet. — **M. Godard** (Louis), Ingénieur ordinaire de 3e classe, en mission d'études, est attaché, à la résidence de Bayeux, au service ordinaire et au service maritime du département du Calvados, arrondissement du Nord-Ouest, en remplacement de **M. Rosaire**, mis en congé pour raisons de santé.

Arrêté du 17 juillet. — Le service du Contrôle de la construction du chemin de fer de La Ferté-Gaucher à Sézanne est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est qui sera chargé de régler les affaires en cours et notamment le décompte des dépenses nécessitées par l'établissement d'une seconde voie.

Arrêté du 20 juillet. — M. **Bourquelot**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Louviers, au service ordinaire du département de l'Eure, est chargé, à la résidence de Laon, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département de l'Aisne et du 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gérard**, en remplacement de M. **Delerue**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Leblanc**, Inspecteur Général de 1re classe est nommé Membre du Conseil de l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Brame**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — Le Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de la Corse, rattaché au service du Contrôle de l'exploitation du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, par arrêté du 29 mars 1888, est réorganisé de la manière suivante, savoir :

Directeur du service.

M. **de la Tournerie**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées.

Contrôle des travaux neufs et entretien.

M. **Pérouse**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris.

1er arrondissement.

M. **Guiotton**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bastia.	Ligne de Bastia à Corte (y compris la gare de Corte). Ligne de Cazamozza au Fium-Orbo.

2e arrondissement.

M. **Saenz**, f. fons d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Ajaccio.	Ligne de Corte à Ajaccio (non compris la gare de Corte).

3e arrondissement.

M. **Demoulin**, f. fons d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Calvi.	Ligne de Ponte-Leccia à Calvi (non compris la gare de Ponte-Leccia).

Contrôle de l'exploitation technique.

M. **Worms de Romilly**, Ingénieur en chef des Mines, à Paris.

Le service est divisé en trois arrondissements ayant les mêmes

limites et les mêmes titulaires que pour le service du Contrôle des travaux neufs et Entretien.

Exploitation commerciale.

MM. d'Ivernois et David, Inspecteurs principaux de l'Exploitation commerciale des Chemins de fer, à Paris.

Circonscription unique.

M. Marcel, Inspecteur particulier de l'Exploitation commerciale des Chemins de fer, à Marseille.

Surveillance administrative.

M. Filippini, Commissaire de surveillance administrative, à Bastia.

Arrêté du 20 juillet. — **M. Cléry**, Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé, à la résidence d'Auxerre, du 4e arrondissement du service du canal du Nivernais, de la navigation de la Loire — 2e section et du 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lethier**, est chargé, à la même résidence, du 1er arrondissement du service de la navigation de l'Yonne — section d'Auxerre à Montereau (M. **Barlatier de Mas**, Ingénieur en Chef) et du 5e arrondissement du service du canal du Nivernais et de la navigation de la Loire — 2e section et de l'Yonne — section d'Armes à Auxerre (M. **Mazoyer**, Ingénieur en chef), en remplacement de M. **Leclerc de Pulligny**, appelé à un autre service.

M. Cléry conserve d'ailleurs le service de chemins de fer dont il est actuellement chargé.

Arrêté du 30 juillet. — **M. Mallié**, ingénieur ordinaire des Ponts et chaussées de 2e classe, attaché, à la résidence de Nîmes, au service ordinaire du département du Gard et au service du canal du Rhône à Cette, est chargé, à la résidence d'Auxerre, des services ci-après désignés :

1° — arrondissement du Sud-Ouest du service ordinaire du département de l'Yonne, en remplcement de M. **de Pulligny**, appelé à une autre destination;

2° — 4e arrondissement du service de la navigation de la rivière d'Yonne — section d'Armes à Auxerre du canal du Nivernais et de la navigation de la Loire, 2e section, en remplacement de M. **Cléry**, chargé d'un autre service.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 12 juillet. — M. **Barreyre** (Théodore), Conducteur principal, est nommé Chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

28 *juin.* — M. **Schneider** (Julien), Concours de 1882 — N° 396, mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics du Gabon.

Il est placé dans la situation de service détaché.

6 *juillet.* — M. **Soumastre** (Joseph), Concours de 1882 — N° 195, Gironde, service maritime.

20 *juillet.* — M. **Pernet** (Étienne), Concours de 1881 — N° 371, Nièvre, service ordinaire.

Idem. — M. **Thomas** (Constant), Concours de 1881 — N° 447, Nièvre, service ordinaire.

Idem. — M. **Wandel** (Antoine), Concours de 1881 — N° 488, Nièvre, service ordinaire.

3° AVANCEMENTS.

5 *juillet.* — Sont élevés à la classe supérieure de leur grade, les Conducteurs dont les noms suivent, savoir :

De la 1re classe au grade de Conducteur principal :

MM. **Ravin** (Théophile), **Court** (Pierre), } Pas-de-Calais, service maritime.

De la 3e à la 2e classe :

M. **Desaulty** (Gustave), Pas-de-Calais, service des voies navigables.

4° SERVICE DÉTACHÉ.

3 *juillet.* — M. **Poupeville** (Ferdinand), Conducteur de 4e classe,

attaché au service ordinaire du département de la Manche, est autorisé à entrer, en qualité d'Agent-Voyer, au service municipal de la ville de Cherbourg.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

5° CONGÉS.

11 *juillet.* — Un congé d'un an sans traitement, est accordé pour affaires personnelles, à M. **Silvestre** (André), Conducteur de 3° classe attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

16 *juillet.* — M. **Rosaire** (Gustave), Conducteur principal faisant fonction d'Ingénieur ordinaire attaché, à la résidence de Bayeux, au service ordinaire et au service maritime du département du Calvados, est mis en congé pour raisons de santé.

20 *juillet.* — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Clamont** (Marius), Conducteur de 4° classe attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

6° CONGÉ RENOUVELABLE.

6 *juillet.* — M. **Charton** (Alexandre), Conducteur de 2° classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester, en qualité de Chef de section, au service de la Compagnie concessionnaire des chemins de fer d'intérêt local du département de la Meuse, à la résidence de Bar-le-Duc.

7° DISPONIBILITÉ.

14 *juin.* — M. **Maffren** (Aimé), Conducteur principal, détaché au service de l'hydraulique agricole dans le département du Var, et remis à la disposition de l'Administration par M. le Ministre de l'Agriculture, est mis en disponibilité pour défaut d'emploi.

12 *juillet.* — M. **Pauquin** (Célestin), Conducteur de 4° classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

8° DÉMISSION.

6 *juillet.* — Est acceptée la démission de M. **Deshons** (Jules), Conducteur de 4° classe attaché, dans le département du Gard,

au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan.

9° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Legros** (Jérôme), Conducteur de 2° classe, en disponibilité pour raisons de santé.	9 juill. 1883
M. **Comps** (Frédéric), Conducteur principal, Haute-Garonne, détaché au service de l'hydraulique agricole..	1er août 1883
M. **Lasalle** (François), Conducteur de 2° classe, Oise, service ordinaire.	1er août 1883
M. **Ribis** (Gustave), Conducteur de 2° classe, Gers, service ordinaire.	1er août 1883

10° DÉCISIONS DIVERSES.

3 *juillet.* — M. **Boivin** (Pierre), Conducteur de 2° classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais, passe au service de la navigation de la Seine (1re section — 2° division), même département.

Idem. — M. **Arnaud** (Charles), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (1re section — 2° division), passe dans le département de l'Yonne, même service.

Idem. — M. **Durand** (Alexis), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Charente-Inférieure, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'État.

Idem. — MM. **Joly** (Frédéric), Conducteur de 1re classe et **Drouilly** (Auguste), Conducteur de 3° classe, attachés, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (1re section — 2° division), passent au service de la navigation de la Seine (3° section — 1re division), même département.

Idem. — M. **Séguin** (Jean), Conducteur de 1re classe attaché au service ordinaire du département de la Charente, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'Etat.

6 *juillet.* — M. **Lacrouts** (Marcel), Conducteur de 2° classe, attaché au service ordinaire du département du Gers, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

Idem. — M. **Jacomet** (Jules), Conducteur de 3° classe, attaché

au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées, passe au service ordinaire du département du Gers.

6 *juillet.* — M. **Suchet** (Alphonse), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Roanne à Châlon-sur-Saône, passe dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan.

11 *juillet.* — M. **Déchaux** (Henri), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Indre, passe au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

Idem. — M. **Turlin** (Daniel), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Lot, passe au service ordinaire du département de l'Indre.

Idem. — M. **Dillenseger** (Xavier), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Yonne, passe au service ordinaire du département du Lot.

Idem. — M. **Raoul** (Alexandre), Conducteur principal attaché, dans le département de l'Yonne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Auxerre à Gien, passe au service ordinaire du même département.

12 *juillet.* — M. **Danais** (Jean), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service des ports maritimes (littoral Nord), passe dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Bône.

Idem. — M. **Després** (Gustave), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service des ports maritimes (littoral Sud), passe au service des ports maritimes (littoral Nord), même département.

20 *juillet.* — M. **Eusèbe** (Alfred), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, passe dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

Idem. — M. **Rancé** (Jean), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer de Condom à Riscle, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Milers** (Victor), Conducteur de 3e classe détaché au service vicinal du département de la Nièvre, est attaché au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Valois** (Emile), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Poitiers à Bressuire, passe dans le

département de la Charente-Inférieure, au service des études et travaux du chemin de fer du port de La Pallice, à La Rochelle.

20 *juillet.* — M. **Lucet** (Pascal), Conducteur de 1re classe détaché au service du Ministère de l'Agriculture et remis à la disposition de l'Administration des Ponts et Chaussées, est attaché au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure.

Idem. — M. **Daveau** (Albert), Conducteur de 3e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et remis à la disposition de l'Administration des Travaux publics, est attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

30 *juillet.* — M. **Desmares** (Frédéric), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable à Cherbourg, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Manche.

Idem. — M. **Goupil** (Gabriel), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable à la résidence d'Avranches, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Manche.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 182)

[2 décembre 1887]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Voiture de luxe et d'agrément attelée. — Imposition due. — (Sieur Micheaud.)

(Recours contre un arrêté du 16 juillet 1886; Mayenne; prestations; 1886; commune de Loiron; la voiture du requérant est une voiture de luxe et d'agrément);

Vu la loi du 21 mai 1836;

CONSIDÉRANT que la loi du 21 mai 1836 autorise les communes à appeler les contribuables, dans les cas déterminés par elle, à fournir des prestations de trois jours pour chacune des charrettes ou voitures attelées qu'ils possèdent, sans distinction de l'usage auquel ces voitures sont employées;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Micheaud possède une voiture à quatre roues attelée; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Mayenne a rejeté sa demande en décharge des prestations auxquelles il a été imposé, pour l'année 1886, à raison de ladite voiture... (Rejet).

(N° 183)

[2 décembre 1887]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Dommages. — Expertise. — (Sieurs Pozzo di Borgo et autres.)

Lorsque des dommages ont été causés à une propriété par suite de l'exécution de travaux publics, le conseil de préfecture ne peut pas prononcer le rejet de la demande d'indemnité, après visite des lieux par un membre du conseil de préfecture, sans

qu'il ait été procédé préalablement à l'expertise obligatoire prévue par la loi du 16 septembre 1867, sur la question, contestée entre les parties, de savoir si les dommages allégués provenaient du fait de l'établissement de la voie ferrée, et se trouvaient indiquées dans la demande primitive. — Annulation de l'arrêté et renvoi devant le conseil de préfecture (*).

Vu la requête des sieur et dame Pozzo di Borgo et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 18 avril 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Corse a rejeté une demande d'indemnité formée par les susnommés pour dommages causés à leur propriété d'Aspreto, par suite des travaux de la ligne d'Ajaccio à Mazzana; — *Ce faisant...* annuler l'arrêté attaqué, allouer aux exposants une indemnité représentative du revenu capitalisé à 3 p. 100 de leur propriété, avec les intérêts du jour de la demande; subsidiairement, ordonner une expertise; condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du Ministre des travaux publics... par lesquelles le ministre estime qu'il y a lieu de confirmer la décision du conseil de préfecture, par le motif qu'une indemnité fixée à la somme de 3.000 francs avait été accordée aux requérants pour la réparation des dommages de toute nature que pouvait occasionner l'exécution des travaux du chemin de fer et qu'ainsi l'expertise était inutile;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Considérant que la demande formée par le sieur Pozzo di Borgo et consorts contre l'État avait pour objet d'obtenir la réparation de dommages que les réclamants soutenaient leur avoir été causés pendant l'exécution des travaux de la ligne d'Ajaccio à Mazzana et dont ils prétendaient n'avoir pas été indemnisés à l'occasion des actes de cessions antérieurement consentis par eux en faveur de l'État; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture devait, avant de statuer, ordonner une expertise contradictoire dans les formes prescrites par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, à l'effet de rechercher si les dommages allégués provenaient ou non du fait de l'établissement de la voie

(*) Voy. 23 janvier 1880 (compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, *Ann.* 1880, p. 1112). En matière de dommages causés par l'exécution de travaux publics, l'expertise est obligatoire, sauf dans le cas où le dommage allégué n'est pas de nature à ouvrir un droit à indemnité. — Rap. les notes sous les arrêts du 23 janvier 1885 (Chemin de fer du Nord-Est, *Ann.* 1885, p. 597) et 28 novembre 1885 (conflit John Rose, *Ann.* 1886, p. 332).

ferrée et qu'il n'a pu être valablement suppléé à cette mesure d'instruction par l'arrêté dudit Conseil ordonnant la visite des lieux par un de ses membres; qu'il suit de là que les requérants sont fondés à conclure à l'annulation de l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a rejeté leur demande sans avoir fait procéder à l'expertise ordonnée par la loi... (Arrêté annulé. Il sera, avant faire droit, procédé à une expertise contradictoire à l'effet : 1° de rechercher si les dommages dont les requérants poursuivent la réparation ont été indiqués par eux dans leur demande primitive; 2° de vérifier sur quelles parcelles se sont produits les dommages allégués et en quoi ils consistent; 3° de fixer, s'il y a lieu, le montant desdits dommages. Les experts seront désignés l'un par le préfet de la Corse, l'autre par le sieur Pozzo di Borgo et consorts. Leur rapport sera déposé au greffe du conseil de préfecture pour être ensuite statué, par ledit conseil, ce qu'il appartiendra. L'État supportera les dépens de première instance et ceux qui ont été exposés devant le Conseil d'État.)

(N° 184)

[2 décembre 1887]

Travaux publics. — *Dommages.* — *Syndicat.* — (Syndicat du canal de Carpentras contre sieur Robert.)

Infiltrations provenant d'un canal appartenant à un syndicat et contribuant en partie à entretenir l'humidité dans une propriété voisine : indemnité due.

Intérêts alloués sans avoir été demandée ultra petita : annulation.

Vu la requête... présenté pour le syndicat du canal de Carpentras... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, avec telles conséquences que de droit, — un arrêté du 15 juin 1883, par lequel le conseil de préfecture de Vaucluse l'a condamné à payer au sieur Robert : 1° une somme de 350 francs pour dommage causé à ses récoltes par suite des infiltrations des eaux dudit canal; 2° une somme de 300 francs pour dommage semblablement souffert par sa maison d'habitation; 3° les intérêts des sommes susvisées à dater du jour de la demande introductive d'instance;

ensemble les frais d'expertise, de tierce expertise et les dépens; — *Ce faisant... attendu* que l'humidité dont se plaint le sieur Robert a pour cause la configuration et la nature du sol, situé en contre-bas de la route départementale n° 5, ainsi que l'existence des siphons et tuyaux établis par lui pour amener dans un bassin de natation qu'il exploite les eaux du canal de Carpentras et pour en assurer l'écoulement; qu'en outre, un terre-plein traversé par des conduites d'eau a été établi au contact immédiat du mur ouest de la maison d'habitation ; que le dommage causé tant aux récoltes qu'à la maison du sieur Robert doit être attribué uniquement aux causes susvisées, et non aux infiltrations provenant du canal; que, d'ailleurs, les eaux de celui-ci ont été toujours maintenues au niveau normal et qu'à aucun titre la responsabilité du syndicat ne saurait être engagée: subsidiairement que, le sieur Robert n'ayant pas demandé les intérêts des indemnités à lui allouées par le conseil de préfecture, ceux-ci ne pouvaient lui être accordés;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII, du 21 juin 1865 et du 16 septembre 1807;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise et de la tierce expertise auxquelles il a été procédé, que les dommages causés par l'humidité aux récoltes et à la maison du sieur Robert ont pour causes non seulement la configuration des lieux, la nature du sol et les dispositions prises par ledit sieur Robert soit pour amener les eaux du canal de Carpentras dans le bassin de natation qu'il exploite, soit pour en assurer l'écoulement, mais encore les infiltrations provenant dudit canal; que, dans la mesure où ces infiltrations contribuent à entretenir l'humidité des lieux, la responsabilité du préjudice doit incomber au syndicat;

Considérant que le syndicat requérant ne justifie pas qu'en fixant à 350 francs l'indemnité due pour perte des récoltes et à 3[illegible]0 francs celle due pour dégradation des murs de la maison, le conseil de préfecture ait fait desdits dommages une élévation exagérée;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 1153 du Code civil, les intérêts ne courent qu'à partir du jour de la demande qui en a été faite: que les intérêts des indemnités allouées n'ont point été réclamés par le sieur Robert; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné le syndicat requérant à lui payer le montant desdits intérêts... (Arrêté réformé en tant qu'il

a condamné le syndicat du canal de Carpentras à payer au sieur Robert les intérêts des sommes à lui allouées par le conseil de préfecture. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 185)

[2 décembre 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Expertise. — Tiers expert de droit. — Ingénieur en chef. — (Ministre des travaux publics contre sieur Malatier.)

L'ingénieur en chef appelé à remplir les fonctions de tiers expert de droit, par application de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, doit être à peine de nullité de la tierce expertise l'ingénieur en chef du service sous la direction duquel ont été exécutés les travaux dommageables (dans l'espèce, l'ingénieur en chef de la navigation et non l'ingénieur en chef du service ordinaire du département) (*).

Vu le recours formé par le Ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 17 décembre 1886, par lequel le conseil de préfecture de l'Ain a désigné l'ingénieur en chef du service ordinaire de ce département comme tiers expert dans une instance engagée par le sieur Malatier contre l'État, à raison de dommages qui auraient été causés à la propriété du requérant par l'établissement du barrage de Thoissey sur la Saône : — *Ce faisant...* dire qu'il sera procédé à la tierce expertise ordonnée par l'ingénieur en chef du service de la navigation;

Vu la loi du 16 septembre 1807, article 56;

Considérant qu'en vertu des dispositions de l'article 56 de la loi ci-dessus visée du 16 septembre 1807, en cas de désaccord entre les experts chargés d'évaluer les dommages causés par les travaux de grande voirie exécutés par l'État, le tiers expert est de droit l'ingénieur en chef;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux du barrage de Toissey dont l'exécution a causé à la propriété du

---

(*) Rap. 21 juin 1866 (Usiniers de la Zorn, p. 718 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*); — 16 avril, Richard, *Ann.* 1886, p. 656).

requérant le dommage dont il se plaint, ont été faits sous la direction de l'ingénieur en chef de la navigation, qu'ainsi c'était à cet ingénieur qu'il appartenait de procéder comme tiers expert au règlement des indemnités réclamées et que le conseil de préfecture en désignant à sa place l'ingénieur en chef du département a violé les dispositions de la loi ci-dessus rappelées... (Arrêté annulé dans celles de ses dispositions par lesquelles il a désigné l'ingénieur en chef du département comme tiers expert. L'ingénieur en chef du service de la navigation du département de l'Ain procédera, en vertu des dispositions de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, à la tierce expertise ordonnée.)

(N° 186)

[2 décembre 1887]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Contravention. — Commissaires de surveillance administrative. — Affirmation des procès-verbaux. — Officier de police judiciaire. — (Ministre des travaux publics contre sieur Sébire.)

Les commissions de surveillance administrative ne sont pas tenues d'affirmer devant le juge de paix leurs procès-verbaux de contraventions commises sur les voies ferrées. — Ces officiers de police judiciaire ne sont pas compris dans les agents qui, aux termes de l'article 24 de la loi du 15 juillet 1845, sont astreints à cette formalité (*). Arrêté annulé : renvoi devant le conseil de préfecture (**).

Vu le recours du Ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 25 mars 1887, par lequel le conseil de préfecture de la Manche a annulé le procès-verbal de contravention dressé contre le sieur Sébire pour avoir laissé un bœuf s'introduire dans l'enceinte de la voie ferrée, par le motif que ledit procès-verbal n'aurait pas été affirmé; — *Ce faisant...* renvoyer le sieur Sébire devant le conseil de préfecture pour qu'il soit statué au fond sur la contravention qui lui est reprochée;

(*-**) Voy. 28 mai 1860 (*Rec. du C. d'Ét.*), Ministre des travaux publics c. Taillebot, p. 505).

Vu les décrets des 18 août 1810 et 11 décembre 1811;

Vu la loi du 15 juillet 1845, articles 23 et 24, et la loi du 27 février 1850;

CONSIDÉRANT, d'une part, que l'article 3 de loi du 27 février 1850 a donné aux commissaires de surveillance administrative des chemins de fer les pouvoirs d'officiers de police judiciaire pour la constatation des contraventions commises dans l'enceinte des chemins de fer et de leurs dépendances;

Considérant, d'autre part, que l'article 24 de la loi du 15 juillet 1845 n'a pas compris les officiers de police judiciaire parmi les officiers publics et les agents qui doivent, à peine de nullité, affirmer dans les trois jours, devant le juge de paix ou le maire, les procès-verbaux dressés par eux pour constater les contraventions de grande voirie sur les voies ferrées;

Considérant que le procès-verbal ci-dessus visé a été dressé contre le sieur Sébire par un commissaire de surveillance administrative; que, dans ces circonstances, le Ministre des travaux publics est fondé à demander l'annulation de l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Manche... (Arrêté annulé. Renvoi du sieur Sébire devant le conseil de préfecture de la Manche pour qu'il soit statué sur la contravention constatée au procès-verbal.)

(N° 187)

[9 décembre 1887]

Travaux publics. — Décompte. — Hospices et hôpitaux. — Ville de Paris. — Assistance publique. — Hôtel-Dieu. — (Assistance publique à Paris contre sieur Durenne.)

Événement de 1870-1871 (*guerre et Commune de Paris*). — *Ces événements constituent un fait de force majeure qui n'a pas cessé avec la cause qui l'a produite; en conséquence, la prolongation de la suspension des travaux, postérieurement à ces événements, n'engage pas nécessairement la responsabilité de l'administration. — Décidé qu'à défaut par l'entrepreneur d'avoir mis l'administration en demeure de reprendre les travaux, la responsabilité de l'administration ne commencera à courir qu'à dater du 1er décembre* 1871 (*).

Délai d'exécution. — Le délai d'exécution prévu au cahier des charges lie l'entrepreneur sans lier l'administration.

Retard anormal dans l'exécution. — Indemnité allouée à raison de ce retard pour : la location de chantiers et la perte d'intérêts sur les sommes engagées dans l'entreprise; — frais d'enregistrement du marché, frais de personnel (**); — outillage et frais de modèles, fonds de roulement, dépenses pour frais d'approvisionnement de matériaux (***).

Coltinage, rangement et marquage de pièces : faux frais nécessités par la prolongation de la suspension des travaux mis à la charge de l'administration (****).

Frais faits en double emploi pour remise en train des travaux après leur suspension : indemnité non contestée par l'administration.

Désorganisation des chantiers par suite de la guerre : fait de force majeure à la charge de l'entrepreneur.

Manque à gagner sur l'achat des matériaux fait en grandes masses lors de la reprise des travaux : indemnité.

Privation d'industrie. — Indemnité accordée en tenant compte de ce que l'entrepreneur a dû entreprendre d'autres travaux.

Augmentation du prix des matériaux et de la main-d'œuvre résultant de ce que le travail, commencé en 1870, n'a été exécuté qu'en 1876 : grief manquant en fait.

Règlement des mémoires opéré à la suite d'une expertise contradictoire : non lieu d'ordonner un supplément de rapport.

VU LA REQUÊTE... pour l'administration de l'Assistance publique à Paris... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler : un arrêté, en date du 12 décembre 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a mis à la charge de cette administration la réparation des dommages causés au sieur Durenne, entrepreneur des travaux de chauffage de l'Hôtel-Dieu, par la suspension des travaux du 1er septembre 1870 au 13 janvier 1875; — *Ce faisant*..., rejeter la demande d'indemnité du sieur Durenne; subsidiairement, réduire le montant de l'indemnité allouée à cet entrepreneur; adjuger à l'administration de l'Assistance publique les conclusions par elles prises devant le conseil de préfecture et condamner le sieur Durenne au dépens;

(*-**-***-****) Rapp. les arrêts antérieurs à la même entreprise 30 juin 1876 (Dallemayne et Ouachée), p. 637; — 19 janvier 1883 (Administration de l'Assistance publique, p. 70) (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Durenne... tendant à ce qu'il plaise au Conseil... rejeter le pourvoi, et, statuant sur le recours incident, élever à 4.000 francs l'indemnité allouée pour pertes sur la main-d'œuvre; annuler l'arrêté attaqué en tant qu'il a rejeté la demande de l'entrepreneur en paiement de la somme de 42.056 francs à raison des pertes provenant de l'augmentation des matériaux et de la main-d'œuvre; allouer les intérêts des intérêts et les dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

SUR LES CONCLUSIONS *de l'administration de l'Assistance publique tendant à faire supprimer l'indemnité allouée au sieur Durenne par le conseil de préfecture et sur les conclusions subsidiaires de l'administration tendant à faire décider que l'administration ne pouvait être rendue responsable de la suspension des travaux pour la période comprise entre le* 1er *septembre* 1870 *et le* 1er *juin* 1872 :

Considérant que la réclamation présentée par le sieur Durenne devant le conseil de préfecture tendait à obtenir la réparation des préjudices qu il aurait éprouvés par suite de la suspension des travaux dont il était ajudicataire et qui devaient, aux termes de l'article 17 du cahier des charges, être terminés dans le délai de dix mois; que, si le sieur Durenne ne peut se prévaloir de cette disposition pour soutenir que l'administration était obligée à faire terminer les travaux dans le même délai, il n'en résulte pas que l'administration ne puisse être déclarée responsable d'une suspension des travaux qui résulterait de fautes imputables à ladite administration;

Considérant que la suspension des travaux adjugés au sieur Durenne a duré du 1er septembre 1870 au 13 janvier 1875; qu'elle doit être attribuée aux événements de 1870-1871 qui ont constitué un fait de force majeure, mais qu'elle n'a pas cessé avec la cause qui l'a produite; qu'il y a lieu par suite de déterminer dans quelle mesure la responsabilité de l'Assistance publique peut être engagée;

Considérant que le conseil de préfecture a décidé que l'administration ne saurait être rendue responsable des préjudices éprouvés par le sieur Durenne depuis le 1er septembre 1870 jusqu'au 1er juillet 1871; que, si l'administration ne justifie pas que les événements de 1870-71 ne l'aient contrainte à prolonger la suspension des travaux jusqu'au 1er juin 1872, le sieur Durenne n'établit pas qu'il eût mis l'administration en demeure d'ordonner la reprise des travaux dès le 1er juillet 1871; qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de la cause en décidant que

la période de trois ans six mois et treize jours pour laquelle le conseil de préfecture a mis à la charge de l'administration les dommages éprouvés par l'entrepreneur doit être diminuée de cinq mois compris entre le 1er juillet 1871 et le 1er décembre suivant :

En ce qui concerne : — 1° l'indemnité de 877 francs allouée par le conseil de préfecture pour les frais d'enregistrement du marché; 2° l'indemnité de 1.768 francs allouée pour la location des chantiers; 3° l'indemnité de 767f,80 allouée pour frais de personnel, outillage et frais de modèle; 4° l'indemnité de 5.884f,45 allouée par le fond de roulement :

Considérant que les indemnités ci-dessus allouées au sieur Durenne représentent, d'une part, les frais de location des terrains occupés par les pièces préparées et les matériaux approvisionnés, et, d'autre part, les pertes d'intérêts sur les sommes engagées dans l'entreprise qui sont restées forcément improductives ou dont le remboursement a subi un retard anormal; que le conseil de préfecture a équitablement évalué les suppléments de dépenses occasionnées par la faute de l'administration qui n'est pas fondée à demander la suppression desdites indemnités; qu'il y a lieu seulement d'opérer sur lesdites sommes s'élevant ensemble à 10.297f,25 une réduction de 1.213f,33 à raison de la période de cinq mois pour laquelle l'administration a été déclarée non responsable par la présente décision;

Sur les conclusions de l'administration tendant à faire réduire de 300 francs l'indemnité de 800 francs allouée pour le coltinage, rangement et marquage de chaque pièce :

Considérant que ces opérations ont été faites pendant les mois d'août et de novembre 1871; que, si à cette époque la période de suspension des travaux due à la force majeure n'était pas encore terminée, il résulte de l'instruction que ces manutentions ont été motivées par la prolongation de cette suspension dont les conséquences doivent rester à la charge de l'Assistance publique; que dès lors, c'est avec raison que ladite indemnité a été allouée par le conseil de préfecture;

Sur les conclusions de l'administration tendant à faire supprimer l'indemnité de 4.152f,15 allouée pour le retard dans le paiement des travaux exécutés et sur le recours incident du sieur Durenne tendant à faire décider que le montant des capitaux représentant la valeur des marchandises approvisionnées doit être fixé à 82.374f,20 et non à 60.846f,07, et que le point de départ des intérêts doit être fixé au 1er juillet 1871 :

Considérant que la suspension des travaux du 1er décembre 1871 au 13 janvier 1875 a eu pour résultat d'immobiliser les sommes qui, en dehors du fonds de roulement, ont été déboursées par le sieur Durenne pour l'achat et la préparation des métaux nécessaires à son entreprise et lui a ainsi causé un préjudice dont il lui est dû réparation;

Considérant, d'une part, qu'il résulte d'un état de situation dressé le 9 juillet 1872 que les travaux exécutés par le sieur Durenne à cette date, dans ses ateliers de construction, s'élevaient à la somme de 60.846f,07, et que le sieur Durenne n'établit pas qu'en prenant ladite somme pour base de ses calculs au lieu de celle de 82.374f,20, le conseil de préfecture eût commis une erreur qu'il y ait lieu de rectifier;

Considérant, d'autre part, qu'en indemnisant le sieur Durenne de la perte d'intérêts subis sur les capitaux restés improductifs qui ont été diminués de la somme de 45.600 francs payée le 27 juillet 1872 à titre d'acompte, le conseil de préfecture a exactement fixé les bases de l'évaluation du préjudice causé à l'entrepreneur; qu'il y a lieu seulement de prendre le 1er décembre 1871 comme point de départ des intérêts à rembourser au sieur Durenne et de réduire par suite de la somme de 273f,90 l'indemnité allouée par le conseil de préfecture;

Sur les conclusions de l'administration tendant à faire supprimer l'indemnité de 1.000 francs allouée pour les pertes sur la main-d'œuvre et sur le recours incident du sieur Durenne tendant à faire élever ladite indemnité à la somme de 4.000 francs représentant le bénéfice dont il a été privé sur les acquisitions de matériaux antérieures au 1er septembre 1870 :

Considérant que la désorganisation des chantiers est due aux événements de 1870-1871 qui ont constitué un fait de force majeure; qu'ainsi les dépenses occasionnées par la reprise des travaux ne sauraient entrer en compte pour le calcul de l'indemnité due au sieur Durenne; que, d'ailleurs, par l'allocation d'une somme de 2.232f,80 non contestée par l'administration, il a été tenu un compte suffisant des frais qui ont été faits en double emploi pour remettre les travaux en train après la suspension;

Considérant, d'autre part, qu'en admettant que l'entrepreneur ait subi une perte par suite des acquisitions faites en grande masse au moment où il a reçu l'ordre de commencer les travaux, l'allocation des sommes ci-dessus fixées l'a indemnisé dans une mesure suffisante du manque à gagner qui fait l'objet de sa

réclamation; que, de ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu de retrancher la somme de 1.000 francs de l'indemnité allouée au sieur Durenne;

Sur les conclusions de l'administration tendant à faire supprimer l'indemnité de 15.912 francs allouée à titre de privation d'industrie :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en accordant de ce chef la somme de 15.912 francs le conseil de préfecture a fait une évaluation exagérée du préjudice subi par le sieur Durenne; qu'en effet cet entrepreneur a pu entreprendre d'autres travaux pendant la période comprise entre le 1er décembre 1871 et le 13 janvier 1875; qu'à raison de la nature de son entreprise, il sera suffisamment indemnisé du dommage qui lui a été causé par l'allocation d'une somme de 5.000 francs; que, par suite, l'indemnité allouée par le conseil de préfecture doit être réduite de 10.912 francs;

Sur le recours incident du sieur Durenne tendant à obtenir une indemnité de 42.056 francs à raison des pertes provenant de l'*augmentation des matériaux* et de la main-d'œuvre qu'il a dû subir en exécutant ses travaux en 1875 et 1876 :

Considérant que l'entrepreneur n'établit pas qu'en rejetant la demande d'indemnité du sieur Durenne le conseil de préfecture aurait omis de tenir compte d'un des éléments du préjudice souffert par le sieur Durenne; que, d'autre part, il n'est pas constaté qu'en 1876 cet entrepreneur a soumissionné les travaux d'un autre hôpital suivant la même série de prix et avec un rabais plus élevé que pour l'entreprise de l'Hôtel-Dieu; que l'Assistance publique est fondée à se prévaloir de cette circonstance pour faire repousser la réclamation de l'entrepreneur;

En ce qui concerne le règlement des mémoires :

Considérant que les experts ont procédé à l'examen des réclamations du sieur Durenne et des observations des représentants de l'administration; qu'ils ont suffisamment motivé leurs propositions et fait connaître les éléments qui ont servi de base à leurs appréciations; qu'en raison du caractère contradictoire de l'expertise, l'Assistance publique n'est pas fondée à soutenir qu'elle n'a pas été mise à même de discuter les augmentations proposées par les experts; que, dans ces conditions, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé d'ordonner un supplément de rapport et a fixé, conformément à la proposition des experts, à la somme de 23.784f,31 l'allocation qui reste due au sieur Durenne sur le montant de ses travaux;

Sur les intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué les intérêts des sommes restant dues au sieur Durenne à partir du 16 novembre 1882; que l'entrepreneur n'établit pas qu'avant cette date il ait saisi le conseil de préfecture d'une demande régulière à l'effet de faire courir les intérêts; que, dès lors, il n'est pas fondé à réclamer le paiement des intérêts à partir du 15 avril 1880;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Durenne a demandé les intérêts des intérêts devant le Conseil d'État le 30 mars 1885, le 20 mai 1886 et le 26 juillet 1887; qu'à chacune de ces dates, il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu de décider que les intérêts échus le 30 mars 1885, le 20 mai 1886 et le 26 juillet 1887 seront capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts à partir desdits jours... (L'indemnité de 58.177f,90 allouée au sieur Durenne par le conseil de préfecture sera réduite : 1° de 1.487f,23 accordés pour la période comprise entre le 1er juillet et le 1er décembre 1871; 2° de 1.000 francs alloués pour pertes sur la main-d'œuvre; 3° de 10 912 francs alloués à titre de privation d'industrie. Intérêts de la somme due alloués à partir du 16 novembre 1882 et intérêts des intérêts échus les 30 mars 1885, 20 mai 1886 et 26 juillet 1887, à partir desdits jours. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de l'administration et recours incident du sieur Durenne rejetés. Le sieur Durenne supportera les dépens du présent pourvoi.)

(N° 188)

[16 décembre 1887]

Communes. — Chemins vicinaux. — Usurpation. — Creusement d'un puits sur un terrain ne faisant pas alors partie d'un chemin vicinal dont l'arrêté ultérieur de classement s'est borné à déterminer la route sans fixer ses limites. — Pas de contravention: relaxe (*). — (Sieur Caratini.)

(Recours contre un arrêté du 4 mars 1886, par lequel le conseil de préfecture de la Corse a condamné le requérant à combler un

---

(*) Voy. 11 mars 1887, Timotei, *Ann.* 1888, p. 67; — Rapp. 27 mai 1887, Baradat, *Ann.* 1888, p. 171.

puits qu'il aurait creusé dans l'axe du chemin de grande communication n° 2);

Vu les observations du Ministre de l'intérieur... tendant à ce qu'il soit fait droit aux conclusions de la requête, par les motifs que la décision du conseil général de la Corse du 26 août 1865, qui a classé ledit chemin, n'en a déterminé ni l'assiette ni les limites, et qu'il n'est pas contesté qu'à ce moment, le terrain où le puits a été creusé ne faisait pas partie de la voirie vicinale; que, si au mois d'août 1872 un projet de construction dudit chemin a été approuvé par arrêté préfectoral et si en 1873 le sieur Caratini s'est engagé à céder gratuitement le terrain nécessaire à l'établissement du chemin, ce projet n'a pas reçu la sanction du conseil général, et que, d'ailleurs, le puits a été creusé avant l'approbation du projet par le préfet et avant l'offre de cession des terrains faite par le requérant;

Vu les lois des 9 ventôse an XIII, 21 mai 1838 et 10 août 1871;

CONSIDÉRANT que l'arrêté du préfet de la Corse, en date du 9 septembre 1865, qui a prononcé le classement du chemin vicinal de grande communication n° 2, et lui a attribué une largeur de 4 mètres, n'en a pas fixé les limites, qu'il résulte de l'instruction qu'aucun plan dudit chemin n'a été dressé et que l'assiette n'en a jamais été déterminée; que, d'autre part, il n'est pas établi que le terrain sur lequel a été creusé le puits à raison duquel un procès-verbal de contravention a été dressé contre le sieur Caratini fit effectivement, au moment de l'exécution de ce travail, partie du chemin vicinal; que, dès lors, le requérant est fondé à demander à être renvoyé des fins dudit procès-verbal... (Arrêté annulé. Renvoi des fins du procès-verbal.)

(N° 189)

[16 décembre 1887]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestation en nature. — Contributions directes (pers.). — (Sieur Chaumeau.)

Taxe des prestations. Personnelle, mobilière. — Habitation située sur deux communes. — Le contribuable doit la taxe personnelle-mobibière et la taxe des prestations dans la commune où sont situées la plus grande partie de la pièce qu'il occupe et les dépendances servant à son exploitation agricole et où il exerce

ses droits électoraux alors même que le bâtiment principal serait situé sur le territoire d'une autre commune, si ce bâtiment n'est pas affecté à son usage (*).

Expertise. — Demande reconnue fondée : frais à la charge de l'administration.

(Recours contre deux arrêtés du 19 mai 1886 (Vienne); personnelle et taxe de prestations; 1885; commune de Champigny);

Vu la loi du 21 avril 1832 et du 21 mai 1836;

Considérant qu'aux termes de l'article 13 de la loi du 21 avril 1832, la contribution personnelle n'est due que dans la commune du domicile réel et qu'aux termes de l'article 3 de la loi du 21 mai 1836, la taxe des prestations est due par tout habitant, chef de famille ou d'établissement, porté au rôle des contributions directes;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la plus grande partie de la pièce habitée par le sieur Chaumeau est située sur le territoire de la commune du Rochereau; que c'est également sur le territoire de ladite commune que se trouve l'écurie, la grange et les servitudes affectées à l'exploitation agricole du sieur Chaumeau; que si, d'autre part, le bâtiment principal est situé sur le territoire de la commune de Champigny, il n'est pas établi que le sieur Chaumeau ait à sa disposition ce bâtiment, qui est la propriété de son beau-père; que, dans ces circonstances, il doit être considéré comme ayant son domicile réel au Rochereau, où d'ailleurs il exerce ses droits électoraux, et qu'il y a lieu de lui accorder décharge de la contribution personnelle et de la taxe des prestations auxquelles il a été imposé, pour l'année 1885, aux rôles de la commune de Champigny;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant qu'il résulte du procès-verbal de l'expertise à laquelle il a été procédé, le 15 mars 1886, que ladite expertise a eu pour seul objet de déterminer dans quelle commune le requérant devait être imposé à la contribution personnelle et à la taxe des prestations; que la demande du sieur Chaumeau est reconnue fondée et que, dès lors, il y a lieu de mettre les frais d'expertise à la charge de l'administration... (Décharge de la contrib. pers. et de la taxe des prestations. Frais d'expertise à la charge de l'administration.)

(*) Voy. 2 juillet 1875, communes de Céran (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*), p. 647.

(N° 190)

[16 décembre 1887]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (Sieur Godart.)

Moulin. — Le meunier qui ne se borne pas à moudre le blé apporté par les habitants des communes voisines, mais qui produit des farines destinées au commerce, doit être considéré comme dirigeant une exploitation industrielle passible de subventions spéciales (*).

Expertise. — L'agent voyer cantonal chargé de la surveillance d'un chemin dégradé peut être nommé expert de l'administration.

(Recours contre un arrêté du 19 février 1886; Aisne; subvention spéciale de 100 francs pour dégradation extraordinaire; 1883: chemin de grande communication n° 29;

Vu la loi du 21 mai 1836;

SUR LE GRIEF TIRÉ *de ce que l'expert de l'administration était l'agent voyer chargé de la surveillance du chemin n° 29 :*

Considérant que la désignation dudit agent voyer comme expert de l'administration n'est contraire à aucune disposition législative;

Sur le grief tiré de ce que le moulin exploité par le requérant ne constituerait pas une entreprise industrielle passible de subventions spéciales :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Godart ne se borne pas à moudre le blé qui lui est apporté par les habitants des communes voisines, mais qu'il produit des farines destinées au commerce, et que, dans ces circonstances, l'exploitation du requérant constitue une entreprise industrielle de la nature de celles qui, aux termes de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836, peuvent donner lieu à l'imposition d'une subvention spéciale;

Considérant qu'il résulte également de l'instruction que les transports du sieur Godart, pendant l'année 1883, ont causé au chemin de grande communication n° 29 des dégradations extraordinaires; mais qu'en fixant à 100 francs la subvention qui doit

(*) Voy. 3e Table générale, v° Communes, p. 173.

être mise à la charge du requérant, le conseil de préfecture a fait une évaluation exagéré desdites dégradations et qu'il y a lieu de réduire ladite subvention à 50 francs... (Subvention fixée à 50 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 191)

[16 décembre 1887]

Pensions civiles. — Département. — Agent voyer chef. — Veuve. — Droit de reversion. — Conseil général. — Délibération. — Caractère de décision. — **(Veuve Rebière.)**

Lorsque le règlement relatif à la caisse des retraites d'un département (Corrèze) porte que les pensions seront concédées par décret, la veuve d'un fonctionnaire retraité d'après ce règlement n'est pas recevable à déférer au Conseil d'État par la voie contentieuse la délibération par laquelle le conseil général a donné son avis sur la liquidation proposée en sa faveur. — Cette délibération ne constitue pas une décision (*).

Veuve. Lorsque, dans l'intervalle entre la liquidation de la pension du mari et le décès de ce pensionnaire, il est intervenu des dispositions législatives ou réglementaires, modifiant dans un sens favorable le droit de la veuve, celle-ci n'est pas fondée à demander, lors de la liquidation de sa pension, qu'il lui soit fait application des dispositions nouvelles par la section des finances (**).

(*) Rapp. Bussereau, 4 juillet 1884, p. 567 et la note; — Glatigny, 3 décembre 1875, p. 976; — Mogis, 26 novembre 1875, p. 945 (*Rec. des Arr. du C. d'État*).

(**) L'avis de la section des finances, du 11 juin 1886, était ainsi conçu :

La section, sur le renvoi qui lui a été fait par le ministre de l'intérieur de la liquidation d'une pension imputable sur les fonds de la caisse départementale des retraites de la Corrèze, ladite liquidation établie par application du décret du 28 juillet 1862, portant modification du règlement de ladite caisse de retraites, en faveur de la dame Rebière...;

Vu la demande de ladite veuve Rebière, tendant à ce que sa pension soit fixée à la *moitié* de la pension de son mari, par application de la délibération du conseil général de la Corrèze en date du 21 août 1884;

Vu le décret du 18 novembre 1868, qui a concédé au sieur Rebière une pension de 2.145 francs;

Vu l'ordonnance royale du 29 mai 1841, le décret du 28 juillet 1862, et la

Vu la requête de la veuve Rebière... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une délibération du 19 août 1885, par laquelle le conseil général de la Corrèze aurait fixé sa pension, comme veuve d'un ancien agent voyer en chef dudit département, au tiers de celle dont jouissait son mari ; — *Ce faisant, attendu*, en la forme, qu'elle est recevable à se pourvoir directement contre la délibération du conseil général, et au fond, qu'en 1868, au moment où a été liquidée la pension du sieur Rebière, l'ordonnance du 29 mai 1841 et le décret du 28 juillet 1862 sur la caisse des retraites du département de la Corrèze ne fixaient la pension des veuves des employés qu'au tiers de celle de leur mari, mais que le sieur Rebière n'est décédé que le 11 avril 1885 et que les précédents règlements de la caisse des retraites avaient été modifiés par une délibération du conseil général en date du 21 août 1884 qui a porté la pension des veuves à la moitié de celle de leur mari ; décider que cette disposition doit être appliquée à la dame Rebière ;

Vu les observations du Ministre de l'intérieur... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs, en la forme, que la délibération du conseil général, en date du 19 août 1885, ne constitue qu'un avis et non une décision susceptible d'être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse, et au fond, que le règlement qui doit être appliqué à la dame Rebière est celui qui était en vigueur au moment où la pension de son mari a été liquidée et où par suite la requérante a eu un droit acquis ;

Vu le décret du 17 avril 1886 qui a concédé une pension à la dame Rebière ;

Vu l'ordonnance du 29 mai 1841, le décret du 28 juillet 1862, et la délibération du conseil général de la Corrèze en date du 21 août 1884, relatifs à la caisse des retraites des employés du département de la Corrèze ;

Vu la loi du 10 août 1871 ;

---

délibération du conseil général de la Corrèze du 21 août 1884, portant règlement de la caisse des retraites du département ;

Considérant que, si le droit de reversibilité n'a été ouvert pour la dame veuve Rebière qu'au décès de son mari, survenu le 11 avril 1885, il lui était définitivement acquis à l'époque à laquelle son mari a vu cesser son activité et liquider sa pension de retraite ; que c'est, par suite, le règlement en vertu duquel cette pension a été liquidée que doit être appliqué à la liquidation de la pension de la veuve ;

Est d'avis que la liquidation au chiffre de 715 francs de la pension de la dame veuve Rebière a été régulièrement établie (Rapp. M. Camille. Lyon).

Considérant que, par la délibération en date du 19 août 1885, le conseil général du département de la Corrèze s'est borné à émettre un avis sur la demande de la dame Rebière, et que c'est par décret en date du 17 avril 1886 que, conformément aux règlements ci-dessus visés de la caisse des retraites des employés dudit département, une pension a été concédée à la requérante; que, dès lors, s'il appartenait à la dame Rebière de se pourvoir contre ledit décret, la délibération attaquée ne constitue pas une décision susceptible d'être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse... (Rejet.)

(N° 192)

[16 décembre 1887]

Travaux publics. — Référé administratif. — Conseil de préfecture. — Compétence. — Recours au Conseil d'État. — Décision interlocutoire. — Expertise. — Adjonction d'un homme de l'art aux experts des parties. — (Ministre des travaux pubics contre sieur Legrand.)

L'arrêté du conseil de préfecture, statuant sur une demande tendant à faire procéder à certaines constatations préalablement à toute action, ne constitue pas une décision préparatoire non susceptible d'être déférée en appel au Conseil d'État (*).

Le conseil de préfecture, compétent pour ordonner qu'il sera procédé d'urgence aux constatations matérielles des faits, dont la vérification serait ultérieurement impossible, n'a pu, sous le couvert d'un référé, ordonner une véritable expertise, et prescrire aux experts de donner leur avis sur toutes les difficultés signalées éventuellement par les défendeurs en référé (**).

Le conseil de préfecture, auquel, dans les cas ordinaires, aucun mode spécial pour la nomination des hommes de l'art n'est imposé, peut en adjoindre un désigné par lui à ceux qui doivent être choisis par les experts (***).

Vu le recours du Ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 24 avril 1885 par lequel le conseil de préfecture de la Creuse a ordonné qu'il serait

---

(*-**-***) Voy. dans le même sens, 28 mai 1886 (Perrichont), *Ann.* 1886, p. 725, et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Gauwain.

procédé à une expertise, sur la demande du sieur Legrand, entrepreneur des travaux du 7e lot de la ligne du chemin de fer de Montluçon à Aiguerande;

Vu le mémoire en défense du sieur Legrand.... tendant au rejet du pourvoi avec dépens...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée par le sieur Legrand au recours du Ministre des travaux publics :*

Considérant que l'arrêté attaqué a statué sur une demande tendant à faire procéder à certaines constatations matérielles préalablement à toute action; qu'ainsi ledit arrêté ne constitue pas une décision préparatoire, que le Ministre des travaux publics serait non recevable à attaquer directement devant le Conseil d'État;

Sur le recours du ministre : — Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture, statuant par voie de référé, ne pouvait ordonner régulièrement une expertise sur la demande dont l'avait saisi le sieur Legrand;

Considérant que, si le conseil de préfecture, compétent pour connaître des difficultés relatives au décompte de l'entreprise, était par cela même compétent pour ordonner qu'il serait procédé d'urgence aux constatations matérielles de faits dont la vérification eût été ultérieurement impossible, ledit Conseil ne pouvait, en l'état, ordonner une véritable expertise, et prescrire aux experts de donner leur avis sur toutes les difficultés signalées éventuellement par le sieur Legrand; que, par suite, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué, en tant qu'il ne s'est pas borné à donner aux hommes de l'art désignés par les parties et par le Conseil la mission de constater l'état, la structure, la nature et la dureté des terrains rencontrés dans les déblais de l'entreprise;

Sur le moyen tiré de ce qu'il ne pouvait appartenir au conseil de préfecture d'adjoindre un homme de l'art désigné par lui à ceux qui devaient être choisis par les parties;

Considérant qu'aucune loi n'imposait au conseil de préfecture un mode spécial pour la nomination des hommes de l'art désignés à l'effet de procéder aux constatations dont il s'agit... (Arrêté réformé, en tant qu'il ne s'est pas borné à prescrire aux hommes de l'art désignés par les parties et par le Conseil, de procéder à la constatation matérielle de l'état, de la structure, de la nature et de la dureté des terrains rencontrés dans les déblais de l'entreprise. Le surplus des conclusions du Ministre des travaux publics et les conclusions du sieur Legrand sont rejetés.)

Vu le mémoire en défense et le recours incident présentés pour le sieur Guiter... tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° rejeter le pourvoi ci-dessus visé; 2° statuant sur le recours incident, condamner la commune à payer au requérant la somme de 868f,66, pour honoraires sur le premier projet, et celle de 136 francs pour estimation et levé du plan du terrain acquis par la commune, dire que les intérêts de toutes les sommes dues courront à partir du 25 mars 1884, lui allouer en outre les intérêts des intérêts échus, et condamner la commune aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

SUR LE RECOURS *de la commune de Bordères, et sur le recours incident du sieur Guiter* tendant à l'allocation d'une somme de 136 francs à raison de l'estimation et du levé de plan du terrain :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si le projet rédigé par le sieur Guiter, pour la construction d'un groupe scolaire, était susceptible d'exécution, il a été repoussé par l'autorité supérieure comme devant entraîner une dépense de 167.795 francs de beaucoup supérieure aux facultés de la commune; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture a fait une évaluation exagérée des honoraires du sieur Guiter en lui allouant une somme de 2.994f,95, et qu'il en sera fait une juste appréciation en les fixant à 1.500 francs, y compris tous frais de voyage et de déplacement, et tous honoraires dus à raison de l'estimation et du levé du plan du terrain;

Sur le recours incident du sieur Guiter tendant à l'allocation d'une somme de 166f,66, pour la confection d'un premier projet s'élevant à 52.600 francs.

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment d'un avis de la commission des bâtiments scolaires, que ledit projet n'était pas susceptible d'être mis à exécution; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté de ce chef les conclusions du sieur Guiter;

Sur les conclusions de la commune tendant à la restitution par le sieur Guiter en principal et intérêts, des sommes qu'elle lui aurait payées en vertu de l'arrêté attaqué :

Considérant que la commune ne justifie pas qu'elle ait versé aucune somme en exécution de l'arrêté attaqué; que, dès lors, il n'y a pas lieu de faire droit à ses conclusions;

Sur les intérêts et sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Guiter a demandé, le 27 mars 1884, les intérêts de la somme qui lui était due; qu'il y a lieu de les lui allouer à partir dudit jour; qu'il a demandé les intérêts des

intérêts le 2 septembre 1885, dans son mémoire en défense devant le Conseil d'État; qu'à cette date les intérêts lui étant dus depuis plus d'une année, il y a lieu de faire droit à sa demande... (Les honoraires dus au sieur Guiter par la commune de Bordères pour rédaction de projets relatifs à la construction d'un groupe scolaire sont fixés à la somme de 1.500 francs. Le sieur Guiter aura droit aux intérêts des sommes qui lui sont dues à partir du 27 mars 1884, lesdits intérêts seront capitalisés au 2 septembre 1885, pour produire eux-mêmes intérêts à partir dudit jour. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Sieur Guiter condamné aux dépens. Le surplus des conclusions et le recours incident rejetés.)

(N° 193)

[16 décembre 1887]

Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux et occupation temporaire. — Lois visées : lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807. — 1re espèce (Compagnie des Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée); *2e espèce* (Sieur Favril contre sieur Meurice Supply).

Extraction de matériaux. Carrière ouverte. Expertise préalable. — Lorsque les experts nommés, en exécution des articles 1 et 8 du décret du 8 février 1868, à l'effet de constater l'état des lieux à fouiller par l'entrepreneur, ont déclaré que le terrain à occuper ne contenait pas de carrière exploitée, le conseil de préfecture peut néanmoins lors de l'instance en règlement de dommages, considérer ledit terrain comme une carrière en exploitation. (1re esp.) (*).

— *Carrière en exploitation. — Un terrain déjà fouillé, dix ans auparavant, par une compagnie de chemin de fer, mais que le propriétaire n'a pas fait depuis exploiter pour son compte personnel, mais qui aurait pu l'être sans apporter à l'état des*

(*) Voy. 17 décembre 1886, Maudon, *Ann.* 1887, p. 558. Dans l'espèce, le procès-verbal de constat portait que « les parties de parcelles occupées sont de *nature de bois de chêne et pâture*, le bois étant coupé depuis trois ans. Il existe sur le terrain occupé un chêne vert de 26 centimètres de diamètre, mesuré à 1 mètre du sol, un tronc de 20 centimètres, et deux genevriers. »

lieux d'importantes modifications, doit être considéré comme une carrière en exploitation dans le sens de la loi du 16 septembre 1807. Dès lors, l'indemnité doit être calculée d'après la valeur des matériaux extraits (1re esp.) (*).

— *Dépréciation du terrain fouillé. — Indemnité supérieure à la valeur vénale des terrains en culture dans le pays. Réduction* (2e esp.).

— *Privation de jouissance calculée sur le pied de* 5 *p.* 100 *du prix de la valeur vénale du terrain. Régularité* (2e esp.)

— *Dépréciation causée au reste de la propriété. — Nécessité d'exécuter des travaux de défense au bord de la carrière ouverte; modification des conditions d'exploitation des parcelles non fouillées : indemnité due.*

— *Frais de remploi des sommes allouées. — Ces frais ne doivent pas être considérés comme un élément d'indemnité. — Le défendeur est resté propriétaire du terrain fouillé* (2e esp.).

1re ESPÈCE. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.*)

VU LA REQUÊTE... pour la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 18 décembre 1884, par lequel le conseil de préfecture du Gard l'a condamnée à payer au Crédit foncier de France pour extraction de matériaux une somme de 440f,10 avec intérêts; — *Ce faisant, attendu* que le terrain sur lequel la compagnie a été autorisée en 1879 à pratiquer des extractions de matériaux était, d'après le procès-verbal de constat, en nature de bois de chêne vert et pâture; que si, en 1869, la compagnie avait occupé dans le même but un terrain voisin, les propriétaires qui ne l'ont jamais exploité comme carrière, et ne pouvaient le faire sans y apporter des modifications importantes, ne sont pas fondés à se prévaloir des anciens travaux de la compagnie pour réclamer la valeur des matériaux extraits; déclarer suffisante l'indemnité de 150 francs offerte par la compagnie pour dépréciation du terrain, et mettre à la charge du Crédit foncier la totalité des frais d'expertise et de tierce expertise, le condamner en outre aux dépens;

Vu le décret du 8 février 1868;

CONSIDÉRANT que pour demander l'annulation de l'arrêté atta-

(*) Rapp. Compagnie du Nord-Est, 25 janvier 1882, p. 103 et le renvoi (*Rec. des arr. du C. d'Etat*).

qué, la compagnie se fonde sur ce que, d'après le procès-verbal de constat qui a précédé l'occupation, le terrain appartenant au Crédit foncier se trouvait en nature de bois de chêne et pâture et sur ce qu'il n'existait, en 1879, aucune carrière en exploitation;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction qu'après avoir été autorisée, en 1869, à emprunter des matériaux au même lieu, la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a, en 1879, ouvert une nouvelle carrière à un mètre du front de taille de sa première occupation; que les experts et le tiers expert sont d'accord pour reconnaître que si le propriétaire n'a pas continué l'exploitation en carrière du point primitivement occupé, il aurait pu le faire sans apporter à l'état des lieux d'importantes modifications; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a considéré la compagnie comme ayant occupé une carrière précédemment exploitée et l'a condamnée à payer la valeur des matériaux extraits... (Rejet.)

2e ESPÈCE. — *Sieur Favril contre Meurice-Supply.*

VU LA REQUÊTE du sieur Favril, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 20 mars 1885, par lequel le conseil de préfecture de l'Aisne l'a condamné à payer au sieur Meurice-Supply une somme de 1.170 francs à titre d'indemnité pour occupation temporaire d'un terrain sis au lieu des Brugères, et a mis à sa charge les frais d'expertise; — *Ce faisant, attendu* que ladite indemnité est exagérée et a été évaluée à l'aide d'éléments inexacts, que le terrain occupé par le requérant et sur lequel il a ouvert une carrière est de très mauvaise qualité, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a calculé la dépréciation de la partie fouillée, à raison de 30 francs l'are, alors que les prix de vente des terres similaires ne dépassent pas 15 francs; que, par suite, le prix de 16 francs l'are, offert par le requérant, était suffisant; que l'indemnité pour privation de jouissance, offerte par ledit requérant et représentant les intérêts à 4 1/2 p.100 du prix de la parcelle occupée, dépassait de beaucoup ce que le sieur Meurice-Supply aurait retiré de la culture de son terrain; que la dépréciation du surplus de la propriété est presque nulle, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué de ce chef au sieur Meurice-Supply une somme de 218f,85, représentant une indemnité de 5 francs par are; que la dépréciation dont s'agit serait plus que compensée par la somme de 116f,40, offerte par le requérant; que le conseil de préfecture a compris, à tort, dans

le chiffre de l'indemnité, une somme de 142f,80, représentant, à raison de 30 francs l'are, la valeur du terrain nécessaire, pour exécuter des travaux de défense autour de la carrière; que, si la somme de 68 francs, nécessaire à l'exécution des travaux et offerte, d'ailleurs, par le sieur Favril, peut être exigée, il n'en saurait être de même du prix du terrain qui reste la propriété du sieur Meurice-Supply, et qui peut être cultivé ou planté; qu'enfin, on ne saurait considérer comme élément d'indemnité pouvant figurer dans l'évaluation du dommage une somme représentant les frais à 12 p. 100 de remploi des sommes allouées pour la dépréciation du fonds; que, de ce chef, la somme de 79f,67 accordée par le conseil de préfecture au sieur Meurice-Supply doit être retranchée; qu'en ce qui concerne les frais d'expertise, c'est à tort que ledit conseil les a mis à la charge du requérant, celui-ci, en dehors de nombreuses propositions de transaction, ayant fait verbalement au sieur Meurice-Supply des offres relatées dans son mémoire au conseil de préfecture, fixer à la somme de 578f,57 l'indemnité due au sieur Meurice-Supply; mettre à la charge de ce dernier la totalité ou subsidiairement la moitié des frais d'expertise, et le condamner, en outre, aux dépens;

En ce qui touche l'indemnité pour dépréciation du terrain fouillé :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en fixant à 521f,10 l'indemnité due au sieur Meurice-Supply pour dépréciation du terrain fouillé par le sieur Favril, le conseil de préfecture a fait une évaluation exagérée de cette dépréciation; qu'il sera tenu un compte suffisant du préjudice qui a été causé de ce chef au sieur Meurice-Supply, en fixant à 347f,40 l'indemnité à laquelle il a droit;

En ce qui touche l'indemnité pour privation de jouissance :

Considérant que le sieur Favril ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de l'indemnité qui était due au sieur Meurice-Supply pour privation de jouissance de son immeuble pendant la durée de l'occupation dudit immeuble ;

En ce qui concerne la dépréciation causée au reste de la propriété :

Considérant que les fouilles effectuées sur une partie du terrain du sieur Meurice-Supply ont eu pour effet de modifier les conditions d'exploitation du surplus dudit terrain, et d'imposer à ce propriétaire des travaux de défense à exécuter autour de la

carrière qui y avait été ouverte, qu'il sera fait une juste appréciation du dommage, en fixant de ce chef l'indemnité due à 246 francs ;

En ce qui touche l'indemnité pour frais de remploi des sommes allouées au sieur Meurice-Supply :

Considérant que le sieur Meurice-Supply est resté propriétaire du terrain fouillé par le sieur Favril, et à raison duquel une indemnité de dépréciation lui a été accordée; que, dès lors, les frais de remploi des sommes ainsi allouées ne sauraient être considérés comme un élément d'indemnité dont il doive être tenu compte ;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que le sieur Favril ne justifie pas avoir fait des offres d'indemnité au sieur Meurice-Supply; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis les frais d'expertise à sa charge... (L'indemnité est réduite à la somme de 719f,73. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède. Dépens supportés par le sieur Meurice-Supply. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 194)

[16 décembre 1887]

Voirie (Grande). — Rivières navigables et flottables. — Barrage. — Destruction partielle. — Contravention. — Procédure. — (Compagnie de touage et transport de la Seine, de Conflans à la mer.)

Par suite d'une fausse manœuvre du capitaine d'un bateau remorqueur, des péniches remorquées ayant rompu leurs amarres, se sont échouées contre un barrage qu'elles ont dégradé ; la contravention doit-elle être poursuivie contre le propriétaire des péniches qui ont causé la dégradation, ou contre le propriétaire du remorqueur ? — Résoudre dans ce dernier sens : Celui-ci doit être considéré comme l'auteur de la contravention (*). Condamnation à l'amende et à la réparation du préjudice causé.

(*) Voy. 23 juin 1853, Jossier et Thibault, *Ann.* 1854, p. 37.

Procédure. — Mise en cause. — L'auteur de la contravention n'est pas recevable à demander la mise en cause dans l'instance de propriétaires de bateaux séjournant dans le canal, qui ont gêné ses manœuvres, et ont, dans une certaine mesure, amené l'accident. — Il ne pouvait se substituer au ministre des travaux publics, à qui appartient exclusivement l'action publique (*).

Vu la requête de la compagnie de touage et transports de la Seine, de Conflans à la mer, tendant à ce qui plaise au Conseil annuler — un arrêté du 9 juin 1882, par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Oise l'a condamné à 25 francs d'amende, et au payement à l'État d'une somme de 11.926f,73 pour réparation des avaries causées au barrage d'Andrésy par les bateaux « Service de l'Oise n° 7 » et « Petit-Eugène » que remorquait le toueur « Tourasse » appartenant à la compagnie; — *Ce faisant, attendu* qu'aucune fausse manœuvre ne peut être reprochée au capitaine du toueur; qu'au contraire, l'accident a eu pour cause première la présence de deux péniches « Espérance » et « Céleste » amarrées à la rive et créant un obstacle à la marche du convoi; qu'il doit être encore attribué à la crue de l'Oise, à la mauvaise disposition du barrage d'Andrésy et à la manœuvre des barragistes qui ont ouvert ledit barrage, en maintenant fermé celui du bras de Denonval, enfin à la faute des patrons des bateaux remorqués « Service de l'Oise n° 7 » et « Petit-Eugène » qui auraient dû filer leurs amarres ou jeter l'ancre; décharger la compagnie de toute condamnation; dire que les avaries causées au barrage seront supportées soit par l'État, soit par le sieur Gilles, dit Cardin, propriétaire du bateau « Service de l'Oise », la dame veuve Debaume, propriétaire du bateau « Petit-Eugène », le sieur Colin, propriétaire des péniches « Espérance » et « Céleste », soit par lesdits propriétaires et l'État, mettre à la charge des mêmes parties les frais d'expertise et les dépens; subsidiairement, condamner les sieurs Gilles et Colin et la dame Debaume, à payer à la compagnie les sommes qu'elle aurait été condamnée à payer à l'État, ou tout au moins lui donner acte de la réserve qu'elle fait d'agir contre lesdits propriétaires devant la juridiction compétente;

Vu les observations présentées pour le sieur Gilles, dit Cardin, tendant à ce que l'arrêté attaqué soit maintenu et la compagnie

(*) Voy. 28 mai 1880, Yvert, p. 502 et les renvois, *Ann.* 1881, p. 1103.

condamnée aux dépens, subsidiairement à ce que le sieur Gilles soit déchargé de toute responsabilité, par les motifs qu'on ne peut reprocher aucune fausse manœuvre au patron du bateau « Service de l'Oise » et qu'au contraire, le capitaine du toueur est en faute de n'avoir pas stoppé dès qu'il a aperçu les deux péniches amarrées;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777;

Vu la loi du 29 floréal an X et celle du 23 mars 1842;

Vu la loi du 24 juin 1865, article 12;

CONSIDÉRANT que la compagnie de touage et transports de la Seine n'établit pas que l'accident à raison duquel un procès-verbal a été dressé contre elle ne soit pas le résultat d'une fausse manœuvre du toueur « Tourasse » qui lui appartient; que, dès lors, elle n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamnée à l'amende et à la réparation des avaries causées au barrage d'Andrésy;

Considérant, d'autre part, que c'est à l'administration, seule chargée de poursuivre les contraventions de grande voirie, qu'il appartenait de faire dresser procès-verbal contre le sieur Collin, et de se pourvoir contre l'arrêté qui a renvoyé le sieur Gilles et la dame Debaume des fins du procès-verbal, et que la compagnie de touage n'a pas qualité pour mettre en cause ces propriétaires ;

Sur les conclusions du sieur Gilles à fins de dépens :

Considérant que la compagnie de touage était sans droit ni qualité, ainsi qu'il a été précédemment établi, pour mettre en cause le sieur Gilles, propriétaire du bateau « Service de l'Oise n° 7 »; qu'ainsi ledit sieur Gilles est fondé à réclamer à la compagnie requérante le remboursement des frais par lui exposés, lesquels par application de l'article 12 de la loi du 21 juin 1865 sont limités aux droits de timbre... (La requête est rejetée. Ladite compagnie remboursera au sieur Gilles les frais de timbre par lui exposés. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 195)

[23 décembre 1887]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Fixation du tracé. — Commission départementale. — Appel au conseil général. — Recours. — (Sieur Mouliade.)

Lorsqu'un intéressé a interjeté appel devant le conseil géné-

ral d'une décision par laquelle la commission départementale a fixé le tracé d'un chemin ordinaire, en se fondant sur l'inopportunité ou la fausse appréciation des faits, n'est pas recevable à demander au Conseil d'État l'annulation de la délibération du conseil général qui a rejeté son appel, — en se fondant sur ce que la commission départementale aurait commis un excès de pouvoirs. — Ce grief qui n'a pas fait l'objet d'un recours direct contre la décision de la commission départementale ne peut être invoqué contre la décision du conseil général (*).

Vu la requête du sieur Mouliade... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler pour excès de pouvoir et violation de la loi, — une délibération du 4 mai 1886, par laquelle le conseil général du Finistère a rejeté l'appel interjeté contre une délibération de la commission départementale dudit département qui a homologué le tracé du chemin vicinal ordinaire n° 5 de la commune de Guengat; — *Ce faisant, attendu* que le maire de Guengat a fait commencer les travaux d'exécution dudit chemin, avant l'approbation du tracé par le conseil municipal, que cet excès de pouvoir a eu pour conséquence d'entraîner le vote de l'assemblée communale qui s'est trouvée en présence du fait accompli et de vicier toute la procédure qui a suivi; que ledit maire étant intéressé, par le fait de l'excès de pouvoir commis par lui, à l'exécution du chemin qu'il avait commencé sans droit, a cependant pris part à la délibération du conseil municipal qui doit être annulé de ce chef; que le conseil général a statué sur un rapport contenant des allégations inexactes, qu'il était en effet mentionné dans ce rapport que le conseil municipal de Guengat avait voté le projet de tracé du chemin n° 5 à l'unanimité, alors qu'en fait trois membres de ce conseil s'étaient opposés à ce vote; qu'enfin le procès-verbal soumis à l'enquête n'indiquait pas les charges vicinales de la commune et celles qui résultaient de l'adoption du tracé projeté;

Vu les observations du ministre de l'intérieur... tendant au rejet;

Vu la loi du 10 août 1871, articles 86 et 88;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872, article 9;

Considérant qu'aux termes de l'article 88 de la loi du 10 août 1871, les décisions prises par la commission départementale et relatives notamment à la fixation du tracé des che-

(*) Rapp. 8 août 1885, Mouliade, p. 780 (*Rec. des Arr. du C. d'État*).

mins vicinaux, peuvent être frappées d'appel devant le conseil général pour cause d'inopportunité ou de fausse appréciation des faits; qu'elles peuvent aussi être déférées au Conseil d'État statuant au contentieux pour cause d'excès de pouvoir, de violation de la loi ou d'un règlement d'administration publique;

Considérant que si le sieur Mouliade se croyait fondé à soutenir que l'enquête et la délibération du conseil municipal de Guengat qui ont précédé la décision de la commission départementale du Finistère du 11 novembre 1875 fixant le tracé du chemin vicinal n° 5, de la commune de Guengat avaient été irrégulières, et s'il pouvait pour ces motifs déférer au Conseil d'État la décision de la commission départementale, il n'a pas formé de recours contre ladite décision, et qu'il n'est pas recevable à produire lesdits moyens à l'appui d'une demande en annulation de la décision du conseil général qui a rejeté l'appel formé devant lui pour cause d'inopportunité ou de fausse appréciation des faits ;

Considérant, d'autre part, que le sieur Mouliade n'allègue aucune violation de la loi qui aurait été commise par le conseil général; qu'il résulte de ce qui précède que la requête du sieur Mouliade doit être rejetée... (Rejet.)

(N° 196)

[23 décembre 1887]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Loi du 21 mai 1836. — (1re esp., sieur Darbos; 2e esp., sieur Sommeiller.)

Serviteurs n'étant ni logés, ni nourris chez le requérant; décharge, ils ne sont pas serviteurs de la famille (Darbos, 1re esp.).

Lieu d'imposition. — Chevaux et voitures imposés dans la commune où est situé l'établissement au service duquel ils sont attachés, alors même que le propriétaire aurait cessé d'habiter la commune avant le 1er janvier. Régularité (Darbos, 1re esp.).

Annualité. — Imposition d'après les éléments possédés au 1er janvier. Régularité (Sommeillier, 2e esp.).

1re ESPÈCE. —*Sieur Darbos.*

(Recours contre un arrêté du 15 juillet 1885; Landes; prestations en nature; 1885; commune de Labouheyre);

CONSIDÉRANT que, si le sieur Darbos a cessé d'habiter la commune de Labouheyre avant le 1er janvier 1885, il avait conservé à cette date, dans ladite commune, un établissement auquel étaient attachées quatre bêtes de trait et deux voitures; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture l'a maintenu à la taxe des prestations en nature, pour l'année 1885, sur le rôle de la commune de Labouheyre, à raison desdits attelages;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que les deux individus à raison desquels le sieur Darbos a été imposé aux prestations ne sont ni logés ni nourris chez lui et ne sauraient, dès lors, être considérés comme des serviteurs de la famille, au sens de l'article 3 de la loi du 21 mars 1836, et qu'il y a lieu d'accorder au sieur Darbos décharge des prestations de six journées d'hommes. (Décharge des prestations à raison de deux serviteurs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus rejeté.)

2e ESPÈCE. — *Sieur Sommeiller.*

(Recours contre un arrêté du 28 août 1886; Constantine; prestations; 1886; commune d'Akbou);

Vu... le décret du 5 juillet 1854;

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 3 de la loi du 21 mai 1836, tout habitant, chef de famille ou d'établissement, peut être appelé à fournir chaque année une prestation pour chacune des charrettes ou voitures attelées et, en outre, pour chacune des bêtes de somme, de trait ou de selle au service de la famille ou de l'établissement;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au 1er janvier 1886, le sieur Sommeiller (Alphonse) possédait la charrette et les cinq chevaux pour lesquels il a été imposé sur le rôle de la commune d'Akbou et pour lesquels il réclame; que, dès lors, sa requête n'est pas fondée... (Rejet.)

(N° 197)

[30 décembre 1887]

Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Maison d'école.

— *Travaux supplémentaires exécutés sans consentement du conseil municipal. — Architecte. — Maire. — Entrepreneur. — Responsabilité.* (Commune de Saint-Germain-des-Prés contre sieurs Lesou, Raffard et Colin.)

Lorsque des travaux supplémentaires ont pour objet de pourvoir à des nécessités qui se sont produites au cours de l'entreprise (reconstruction d'un vieux mur, dont la nécessité ne s'est révélée qu'après la démolition d'anciens bâtiments), ils restent à la charge de la commune seule et encore bien qu'ils aient été exécutés sans l'assentiment du conseil municipal. L'entrepreneur en se conformant aux ordres de l'architecte, celui-ci en faisant exécuter les travaux et le maire en les ordonnant n'ont pas engagé leur responsabilité pécuniaire (*).

Travaux suspendus au cours de leur exécution : résiliation prononcée au profit de l'entrepreneur.

Vu la requête pour la commune de Saint-Germain-des-Prés... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — l'arrêté du 27 juin 1886, par lequel le conseil de préfecture du Loiret a : 1° sur la demande du sieur Lesou, adjudicataire des travaux de restauration de l'école des garçons, ordonné une expertise à l'effet de déterminer le chiffre de l'indemnité due à cet entrepreneur par suite de la résiliation de son marché ; 2° rejeté la demande en garantie formée par la commune contre les sieurs Raffard, ancien maire, et Colin, architecte ; — *ce faisant, attendu* qu'en cours d'exécution des travaux, les plans et devis primitifs ont été modifiés sans l'assentiment du conseil municipal par le fait du maire et de l'architecte qui ont ordonné la démolition d'un mur, dont la conservation avait été expressément prévue, et qu'à la suite du refus opposé par le conseil municipal au payement de cette dépense, les travaux ont été arrêtés; que l'entrepreneur, le sieur Lesou, saisit alors le conseil de préfecture d'une requête à l'effet d'obtenir la résiliation du marché avec des dommages-intérêts et que la commune appela en garantie le maire et l'architecte; mais que le conseil de préfecture, par l'arrêté attaqué, rejeta ce recours en garantie et ordonna une expertise dans le but de déterminer le montant des dommages-intérêts qui pouvaient être dus à l'entrepreneur ; que, d'autre part, la commune soutient que la résiliation de l'entreprise

(*) Voy. Table de dix années, 1875-1884, p. 837 (*Rec. des arr. du C. d'Etat*).

est imputable, tout au moins en partie, audit entrepreneur, qui a exécuté les travaux de démolition et suspendu la marche de l'entreprise, avant d'y être autorisé par le conseil municipal; que, d'autre part, en admettant le principe d'une indemnité, il ne pourrait appartenir qu'à ceux dont les agissements ont amené l'interruption des travaux de fournir cette indemnité au sieur Lesou; que, dans aucun cas, un architecte ne peut engager de sa seule autorité les finances d'une commune, et que, dans l'espèce, le sieur Colin ne saurait même invoquer le cas d'urgence; que, de même, l'ancien maire, le sieur Raffard, a cru à tort pouvoir donner des ordres à l'entrepreneur, le pouvoir de direction sur les travaux ayant été expressément attribué par le cahier des charges à l'architecte; qu'ainsi l'architecte et l'ancien maire doivent seuls supporter les responsabilités encourues; allouer à la requérante le bénéfice des conclusions par elle prises devant le conseil de préfecture; subsidiairement, dire que les sieurs Colin et Raffard seront tenus de la garantie contre toutes condamnations, et, dans tous les cas, qu'ils supporteront l'excédent de dépenses résultant des modifications introduites dans le devis primitif; enfin condamner les défendeurs aux dépens;

Vu le mémoire en défense du sieur Lesou... tendant au rejet du pourvoi de la commune, par les motifs que, si, en principe, les travaux supplémentaires doivent être autorisés par le conseil municipal, il y a cependant des exceptions apportées à ce principe par la jurisprudence, notamment en cas d'urgence, ou lorsque le cahier des charges fait une loi à l'entrepreneur de se conformer aux ordres de l'architecte; que, dans l'espèce, ces deux conditions se trouvent remplies, qu'ainsi aucun reproche ne peut être fait à l'entrepreneur d'avoir exécuté les ordres reçus;

Vu le mémoire en défense du sieur Raffard... tendant au rejet du pourvoi... par les motifs qu'on ne saurait attribuer qu'au conseil municipal lui-même et à son refus persistant de crédit l'arrêt forcé des travaux; que, d'ailleurs, si le maire n'avait pas donné son assentiment aux projets de l'architecte, on n'eût pas manqué de lui reprocher d'avoir par ses oppositions retardé l'exécution des bâtiments scolaires...;

Vu... (Observations du sieur Colin tendant au rejet du recours, par le motif qu'en fait la nécessité de démolir le mur ne s'est manifestée qu'au cours des travaux et qu'il n'a même pas été allégué qu'il fût possible de le conserver);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le sieur Leson s'est constamment conformé aux ordres qui lui ont été donnés et qu'à la suite de la suspension non justifiée des travaux, il était bien fondé à demander la résiliation de son marché;

Considérant qu'il est également établi que le supplément de dépenses contesté par la commune de Saint-Germain-des-Prés provient uniquement de la reconstruction d'un mur, dont la nécessité ne s'est révélée qu'après la démolition des anciens bâtiments; que, dans ces circonstances, la responsabilité de l'ancien maire et celle de l'architecte ne sauraient être engagées; que c'est à bon droit que l'arrêté attaqué a laissé à la charge de la commune le prix d'un supplément de travaux, à l'exécution desquels elle était directement intéressée... (Rejet avec dépens.)

(N° 198)

[30 décembre 1887]

Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Distribution d'eau. — Réservoirs. — Canalisation de la Durance. — (Sieur Jauffret contre Ville de Marseille.)

Cautionnement retenu jusqu'à ce que les entrepreneurs aient satisfait à une condition du cahier des charges. Rejet. (*28ᵉ chef*).

Déblais. — Classification résultant d'attachements acceptés seulement pour les quantités, mais sous réserves pour l'application du prix. Recevabilité des entrepreneurs à les discuter (*2ᵉ chef*).

— Rigoles plus profondes que celles prévues au devis : difficulté plus grande des déblais : établissement de prix nouveaux (*2ᵉ chef*).

— Déblais ayant exigé un double mouvement : transport à brouette, reprise et charge : plus-value accordée (*9ᵉ chef : analogue, 16ᵉ chef*).

— Classification exacte (*13ᵉ chef*). *Évaluation exacte des déblais remaniés* (*18ᵉ chef*); *des déblais de roche* (*19ᵉ chef*).

— Transports de déblais par jet de pelle successifs au lieu de l'emploi de la brouette seul prévu; application de prix prévu pour transport à la brouette (*17ᵉ esp.*).

— Foisonnement calculé pour le mesurage de la charge et du

transport des déblais, conformément à la convention : calculé au 7e du cube des déblais (14e chef : analogue, 18e chef).

Erreur matérielle : demande de rectification de décompte : rejet : il y a lieu à nouveau compte (27e chef).

Force majeure — Pont de service enlevé à la suite d'une crue de la Durance : préjudice à la charge de la ville (25e chef).

Fourniture de matériaux pour l'empierrement d'une route : prix dû (24e chef).

Maçonnerie. Moellons gelifs employés contrairement aux conditions du cahier des charges : remplacement à la charge de l'entrepreneur (12e chef).

— Rejointement des maçonneries ordinaires : travail effectué : indemnité due (20e chef).

Matériaux provenant d'une carrière non prévue au devis et d'un transport onéreux : prix nouveau (21e chef).

Manège hydraulique établi par suite de l'interdiction par le cahier des charges de la fabrication du mortier au rabot : frais à la charge de l'entrepreneur (8e chef).

Modifications importantes approuvées en cours d'exécution aux projets : changements aux conditions essentielles du devis ayant pour conséquence de renverser complètement les proportions respectives des maçonneries de forte et de faible épaisseur : indemnité due (1er chef).

— Travail (barrage) différent de celui prévu. — Non-lieu à l'application des prix prévus, nonobstant la clause du cahier des charges interdisant toute réclamation pour changement dans l'importance des ouvrages (5e chef).

Prix omis au bordereau. — Fixation d'après estimation contradictoire (15e, 21e chefs).

Retard dans la remise des plans, lenteur apportée par le représentant de la ville : indemnité accordée (11e chef).

Sujétions. — Voy. Déblais; Modifications. — Courbure de maçonnerie du canal de ceinture (6e chef). — Déblai en rocher (22e chef). — Choix de matériaux exigé pour parements vus de maçonneries ordinaires (3e chef). — Proportion de chaux exigée dans la confection des mortiers excédant notablement celle prévue (4e chef). — Matériaux : déchets augmentés par la nécessité de les jeter de haut par suite de la gêne résultant de la marche donnée aux travaux (17e chef). — Mortier : destruction du manège par ordre, avant l'achèvement des travaux (8e chef).

Travaux imprévus. — Prix du bordereau non applicable : fixation d'après estimation contradictoire (5e, 10e chefs).

Travaux exécutés sans ordre et inutiles : rejet (19e *chef*).

Travaux exécutés sur l'ordre de l'ingénieur. — Indemnité allouée (23e *chef*).

Vu la requête... pour les sieurs Jauffret frères... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 18 mars 1884, par lequel le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône a fixé à 1.641.949f,44 le montant du décompte de leur entreprise, avec intérêts du solde restant à payer, à partir du 24 décembre 1881; — *Ce faisant...* décider que le montant du décompte de l'entreprise sera fixé à la somme de 2.475.337f,49; allouer aux entrepreneurs les intérêts du solde restant à payer, ainsi que les intérêts de leur cautionnement, à compter du 22 janvier 1879, jour de leur première demande en résiliation introduite devant le conseil de préfecture, et dans tous les cas à partir du 14 octobre 1881, jour de l'expiration du délai d'un an, depuis la réception provisoire des travaux; condamner enfin la ville de Marseille en tous les dépens;

Vu le mémoire en défense et en recours incident, pour la ville de Marseille... tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° rejeter le pourvoi des sieurs Jauffret, avec dépens...; — 2° statuant sur le recours incident... (Voir l'arrêt);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil;

(1) En ce qui touche *l'indemnité réclamée par les entrepreneurs, pour l'augmentation des maçonneries de faible épaisseur et la réduction de celles de forte épaisseur :*

Considérant que l'adoption au cours des travaux d'un nouveau type de rigoles et d'un nouveau projet de barrage a eu pour effet, en renversant complètement les proportions respectives des maçonneries de forte et de faible épaisseur, non d'apporter simplement une modification dans le sens de l'article 10 du cahier des charges pour laquelle l'entrepreneur ne peut élever de réclamations, mais d'opérer un véritable changement à l'une des conditions essentielles du devis; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté la demande d'indemnité des entrepreneurs, et qu'il sera fait une juste appréciation du préjudice que leur ont causé les changements apportés aux prévisions du devis, en leur allouant de ce chef, conformément à l'avis du tiers expert, la somme de 11.807f,50;

(2) *En ce qui touche* la classification des déblais exécutés pour

le creusemen des rigoles du nouveau type adopté par l'administration :

Considérant que, pour repousser sur ce point la réclamation des entrepreneurs, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que les classificatious portées aux carnets d'attachement auraient été acceptées purement et simplement par les entrepreneurs, et sur ce que ceux-ci n'auraient pas payé à leur tâcheron un prix supérieur à celui qui résulte de la classification opérée par la ville;

Mais considérant qu'il est établi par l'instruction qu'à partir du moment où des ordres de service ont prescrit l'exécution de rigoles d'un type nouveau, les attachements relatifs aux déblais des rigoles n'ont été acceptés que pour les quantités inscrites et sous réserves de l'application des prix;

Considérant, d'autre part, que, d'après l'article 1er du devis, les rigoles devaient avoir $0^{m},60$ de profondeur; que les dessins d'exécution, remis aux entrepreneurs le 31 janvier 1878, prescrivaient des rigoles plus profondes; que, des constatations faites par le tiers expert, il résulte que les déblais exécutés au delà de la profondeur prévue ont été plus difficiles que ceux classés sous le n° 1 du bordereau des prix; que, d'autre part, les entrepreneurs ne justifient pas que les déblais dont s'agit rentrent dans la catégorie des déblais auxquels s'applique le prix de $1^{f},24$ porté au bordereau sous le n° 2; qu'il y a donc lieu d'établir un prix nouveau;

Considérant, en ce qui touche la fixation de ce prix, que les conditions auxquelles les entrepreneurs ont traité avec leur tâcheron pour l'exécution de ces déblais ne sauraient infirmer, sur ce point, l'estimation du tiers expert, et qu'il sera fait une juste appréciation de la valeur de ce travail en allouant aux entrepreneurs le prix de $0^{f},72$ par mètre, sans rabais, proposé par le tiers expert, pour tous les déblais des rigoles exécutés au delà de $0^{m},60$ de profondeur;

(3) *En ce qui touche les parements vus des maçonneries ordinaires :*

Sur les conclusions du sieur Jauffret tendant à ce que la plus-value allouée de ce chef par l'arrêté attaqué soit portée à $1^{f},73$ par mètre carré, et sur les conclusions de la ville de Marseille tendant à ce qu'elle soit réduite à $0^{f},24$:

Considérant que les deux experts ont été d'accord pour reconnaître que le conducteur des travaux avait exigé, pour les moellons employés en parement, un choix qui n'était pas prévu par le

cahier des charges, mais qu'il résulte, d'autre part, de l'instruction que toutes les autres sujétions et mains-d'œuvre, ordonnées pour l'exécution desdits parements, étaient décrites par l'article 17 du cahier des charges, les prix portés au bordereau pour les maçonneries ordinaires s'appliquant d'ailleurs à toutes les maçonneries, sans distinction entre les massifs et les parements; qu'il suit de là que la plus-value de 0f,56 allouée sans rabais par l'arrêté attaqué est exagérée; qu'il sera fait une juste appréciation de la dépense nécessitée par le choix des moellons employés en parement en allouant aux entrepreneurs le supplément de prix de 0f,47 proposé par l'expert de la ville, et que ce prix étant déterminé au moyen des éléments du bordereau devra supporter le rabais de l'adjudication; qu'il y a lieu, dès lors, à plus forte raison, de rejeter, sur ce point, le recours des sieurs Jauffret:

(4) *En ce qui touche la composition des mortiers :*

Considérant que les experts ont unanimement reconnu que la proportion de chaux consommée dans les mortiers a excédé notablement celle prévue à l'article 6 du cahier des charges; qu'ils ont admis en conséquence qu'une plus-value est due aux entrepreneurs pour cette fourniture et qu'ils ont différé seulement sur le chiffre de l'allocation; que le tiers expert a arbitré ladite allocation après un examen approfondi des expériences contradictoires faites sur les mortiers en cours d'exécution des travaux, et que le conseil de préfecture a statué en conformité de ses propositions;

Considérant que les sieurs Jauffret n'établissent pas aujourd'hui dans leur pourvoi, ni la ville dans son recours incident, que le conseil de préfecture, en prenant cette décision, ait fait une appréciation inexacte soit de la quantité de chaux employée en excès, soit du supplément de dépense que cet emploi a entraîné; qu'il y a lieu, dès lors, de maintenir, sur ce point, l'allocation faite aux entrepreneurs par l'arrêté attaqué;

(5) *En ce qui touche l'indemnité de 20.697f,68 allouée par le conseil de préfecture pour la maçonnerie du barrage :*

Considérant que les sieurs Jauffret soutiennent que ladite indemnité doit être portée à 79.646f,42; que la ville de Marseille soutient au contraire qu'aux termes des articles 10 et 17 du cahier des charg s aucune indemnité ne doit être allouée, pour cette maçonnerie, aux entrepreneurs;

Sur la demande de la ville de Marseille :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport du tiers expert, que le barrage tel qu'il a été exécuté est un travail

nouveau, ne ressemblant en rien à celui qui avait été prévu au projet mis en adjudication par la ville; que si, aux termes de l'article 10 du cahier des charges de l'entreprise, l'entrepreneur ne peut présenter aucune réclamation pour changement dans l'importance des ouvrages, il n'en résulte pas qu'il soit tenu d'exécuter, sans indemnité, des travaux dans des conditions absolument différentes de celles prévues au projet; que, d'autre part, les dispositions de l'article 17, portant que les prix du bordereau ne pourront subir de changement en aucun cas, et qu'ils comprennent toutes les mains-d'œuvre et fournitures, ainsi que tous les faux frais nécessaires, ne s'appliquent pas aux travaux imprévus; mais qu'aux termes de l'article 22 du cahier des clauses et conditions du service des eaux de la ville de Marseille, applicable à l'entreprise, lorsqu'il est nécessaire d'exécuter des parties d'ouvrages non prévus par le devis, les prix en sont réglés sur estimation contradictoire; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a admis, sur ce point, les conclusions du tiers expert qui proposait d'allouer une indemnité aux entrepreneurs pour la maçonnerie du barrage;

Considérant d'ailleurs que la ville n'élève aucune contestation sur le montant de ladite indemnité;

Sur la réclamation des entrepreneurs :

Considérant que le tiers expert a tenu compte, dans son estimation, de toutes les sommes déboursées par les sieurs Jauffret en main-d'œuvre et fournitures, ainsi que de tous les faux frais et bénéfices afférents à la construction du barrage, et que les entrepreneurs n'établissent pas que ces évaluations soient inexactes; qu'il y a lieu, dès lors, de maintenir, sur ce point, l'allocation accordée aux entrepreneurs par l'arrêté attaqué, en conformité des propositions du tiers expert;

(6) *En ce qui touche* la demande d'une plus-value de 5.000 francs pour la courbure des maçonneries du canal de ceinture :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ce travail constituait une sujétion spéciale que les devis et les plans annexés au procès-verbal d'adjudication ne permettaient pas aux entrepreneurs de prévoir; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de leur en tenir compte; qu'il sera fait une juste appréciation de la valeur de ce travail en leur allouant de ce chef la somme de 1.000 francs, conformément à l'avis du tiers expert :

(7) *En ce qui touche* l'indemnité allouée pour la perte résultant du déchet des moellons employés à la construction des rigoles :

Considérant que la ville de Marseille demande la suppression de l'allocation de 21.790f,15, admise de ce chef par le conseil de préfecture pour déchet de moellons, en se fondant sur ce que les entrepreneurs auraient pu éviter ce déchet au moyen de rigoles en bois établies entre les ponts de service du canal de ceinture et le fond du bassin; que les sieurs Jauffret demandent, au contraire, que l'allocation soit portée à 57.713f,84;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dessins d'exécution de la plus grande partie des rigoles n'ont été remis qu'après l'achèvement du canal de ceinture; qu'à raison de la gêne imprévue apportée au transport des matériaux, par suite de la marche donnée aux travaux, les moellons précipités des ponts de service au fond du bassin ont subi un déchet plus considérable que celui qui était prévu lors de l'adjudication; qu'en admettant même que ce déchet eût pu être évité au moyen des installations ci-dessus indiquées, la ville n'établit pas que la dépense de ces installations, qu'elle eût été tenue de rembourser aux entrepreneurs, soit inférieure à la somme allouée par le conseil de préfecture pour déchet de moellons; que, par suite, elle n'est pas fondée à demander la suppression de ladite allocation;

Considérant, d'autre part, que les sieurs Jauffret ne justifient pas qu'en fixant cette allocation à 21.790f,15, le conseil de préfecture ait fait une appréciation insuffisante des sujétions imprévues dans l'approvisionnement des moellons des rigoles, qui ont été la conséquence de la marche donnée aux travaux, et du préjudice qui en est résulté pour les entrepreneurs;

(8) *En ce qui touche* l'indemnité réclamée par les sieurs Jauffret pour la fabrication du mortier au manège :

Considérant que l'arrêté attaqué, conformément aux propositions du tiers expert, a alloué aux entrepreneurs une indemnité de 1.150 francs pour le préjudice résultant de ce que la démolition du manège a été ordonnée avant l'achèvement des travaux et que les sieurs Jauffret ne justifient pas que le conseil de préfecture ait fait une appréciation insuffisante du dommage qui leur a été causé de ce chef;

Considérant que les entrepreneurs réclament d'autre part le remboursement des frais d'installation du manège hydraulique, et la dépense nécessitée par le transport du mortier à pied-d'œuvre, en se fondant sur ce que le conducteur des travaux aurait interdit l'emploi du rabot pour la confection du mortier;

Mais considérant que, d'après l'article 6 du devis, le mortier devait être broyé au manège, et que le broyage au rabot ne devait

être exécuté qu'avec l'autorisation du diréсteur des travaux; qu'ainsi l'installation de manèges pour la confection du mortier rentrait dans les prévisions du devis; que, d'autre part, c'est de leur plein gré que les entrepreneurs ont construit, en vue de cette fabrication, une machine coûteuse et peu adaptée aux conditions d'exécution des travaux; qu'il suit de là que les frais de ladite installation doivent rester à leur charge, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sur ce point leur demande en indemnité;

(9) *En ce qui touche* l'allocation de 8.982f,93 accordée par l'arrêté attaqué, pour approche des déblais transportés au tombereau, dans les parties où la charge n'aurait pu s'effectuer directement:

Considérant que le conseil de préfecture a calculé le supplément de prix d'après un cube de 21.387mc,930, et une plus-value de 0f,42 par mètre;

Considérant qu'il résulte des constatations du tiers expert que sur certains points, notamment sur les chantiers du canal collecteur et du canal évacuateur, les conditions du terrain ne permettaient pas la charge directe en tombereau, et nécessitaient un transport en brouette, une reprise et une charge; qu'ainsi la ville n'est pas fondée à soutenir qu'aucun des déblais du bassin n'aurait été transporté dans ces conditions; que, d'autre part, les sieurs Jauffret n'établissent pas qu'en évaluant à 21.387mc,930 les déblais qui auraient ainsi exigé un double mouvement, le tiers expert et l'arrêté attaqué aient fait une appréciation insuffisante du volume de ces déblais; qu'il y a donc lieu de rejeter sur ce point les conclusions des deux parties;

(10) *En ce qui touche* la demande des sieurs Jauffret tendant à ce que les travaux de la transformation du canal de Marseille, et les travaux de construction des rigoles attenant audit canal, soient réglés d'après des prix nouveaux, ou reçoivent des suppléments de prix faisant ressortir au profit des entrepreneurs une plus-value de 121.513f,44 sur les prix portés au décompte de l'administration :

Considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 1er du devis, que les travaux exécutés à l'ancien canal de Marseille aussi bien que les travaux de construction des rigoles attenant audit canal étaient compris dans les prévisions du projet; et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il n'y avait pas lieu de composer des prix nouveaux pour ces travaux; que, d'autre part, les sieurs Jauffret ne justifient pas que les sujétions spéciales qu'ils auraient rencontrées dans l'exécution desdits

travaux et qui auraient été la conséquence de l'extrême déclivité du terrain, et de la gêne causée aux accès de leurs chantiers par l'ancien canal de Marseille n'aient pu être prévues par eux, au moment où ils ont déposé leur soumission; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé de leur allouer les plus values, ou les indemnités spéciales qu'ils réclamaient pour l'exécution de cette partie de leur entreprise; qu'il y a lieu de décider que ces ouvrages seront réglés comme les travaux de même nature;

(11) *En ce qui touche* l'indemnité réclamée par les sieurs Jauffret pour des retards imputables à l'administration :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport du tiers expert, que la prolongation de la durée des travaux pendant près de deux années est en grande partie imputable à l'administration municipale; que les entrepreneurs ont subi du fait de ladite administration, et des ingénieurs, directeur des travaux, un préjudice considérable dans l'exécution de leur entreprise, à raison des retards dans les remises successives des plans, dont les dates sont consignées au rapport des experts, ainsi que les lenteurs apportées par les représentants de la ville dans la direction de l'entreprise; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que le préjudice allégué par les entrepreneurs n'était pas suffisamment justifié et ne leur a alloué de ce chef aucune indemnité;

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation de la part de responsabilité qui incombe à l'administration municipale, dans les retards dont s'agit, en allouant aux entrepreneurs, pour les indemniser du préjudice qui leur a été causé de ce chef la somme de 65.000 francs;

(12) *En ce qui touche* la retenue de 10.887f,04, opérée par l'arrêté attaqué, pour tenir compte du remplacement des moellons gelifs dans la maçonnerie :

Considérant, d'une part, que, d'après l'article 5 du cahier des charges de l'entreprise, le moellon brut devait être pris dans les bancs non gelifs des carrières de la localité; que, d'autre part, les entrepreneurs s'étaient engagés, par une soumission en date du 31 août 1880, à remplacer à leurs frais toutes les pierres détériorées par la gelée dans les travaux qu'ils avaient précédemment exécutés; qu'ainsi ils ne sont pas fondés à soutenir que les frais de remplacement de ces moellons doivent être supportés par la ville;

Considérant que les sieurs Jauffret allèguent subsidiairement

que la somme de 2.000 francs proposée par le tiers expert était insuffisante pour réparer la moins-value résultant de l'emploi de moellons gelifs dans la maçonnerie; mais qu'il est établi par le rapport du tiers expert, que celui-ci n'a tenu compte, dans son évaluation, que de la dépense nécessitée par l'application d'un enduit de ciment sur les moellons atteints par la gelée; que de ce qui a été précédemment exposé, il résulte que la ville a droit au remplacement de ces pierres, et que les sieurs Jauffret n'établissent pas que le conseil de préfecture ait fait une appréciation exagérée de la dépense de cette opération en l'évaluant à la somme de 10.887f,04;

(13) *En ce qui touche* la classification des déblais du canal évacuateur :

Considérant que la ville ne justifie pas que le conseil de préfecture, en rangeant dans la deuxième classe, conformément à l'avis du tiers expert, un cube de 2.338mc,40 de déblais exécutés dans la tranchée du canal évacuateur, ait fait une inexacte appréciation de la nature des déblais dont s'agit; qu'il y a lieu, dès lors, de maintenir la classification admise par l'arrêté attaqué;

(14) *En ce qui touche* le foisonnement admis par l'arrêté attaqué dans le mesurage du travail de charge et de transport des déblais :

Considérant qu'il résulte des termes mêmes de plusieurs ordres de service relatifs au mouvement des terres, qu'il avait été convenu entre les parties, en cours d'exécution des travaux, que, pour le transport des terres, dont le volume ne pouvait être calculé au moyen des profils des remblais, le foisonnement serait calculé au septième du cube des déblais, en appliquant la proportion admise par l'article 4, § 2, du devis, pour le foisonnement des terres employées en remblais; que, dans ces circonstances, la ville de Marseille n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a tenu compte du foisonnement des terres dans le mesurage de la charge et du transport des déblais;

Considérant, d'autre part, que les sieurs Jauffret n'établissent pas que le tiers expert dont le conseil de préfecture a, sur ce point, suivi les calculs, ait évalué d'une manière inexacte le cube total auquel devait s'appliquer le foisonnement par lui proposé;

(15) *En ce qui touche* le prix de 0f,94 par mètre cube, sans rabais, alloué par l'arrêté attaqué, pour le transport des déblais en tombereau :

Considérant que la ville de Marseille soutient que ce prix doit être ramené à 0f,605 par application de la formule indiquée au

sous-détail annexé au procès-verbal de l'adjudication, et que les entrepreneurs demandent qu'il soit porté à 1f,38;

Considérant que le bordereau ne contient aucun prix applicable aux transports de déblais en tombereau; que, d'après l'article 17 du cahier des charges de l'entreprise, l'analyse des prix n'étant annexée au bordereau qu'à titre de renseignement, le conseil de préfecture n'était pas tenu de se conformer aux données admises par le sous-détail pour le règlement desdits transports; et qu'il a décidé à bon droit qu'il y a lieu de régler, sur estimation contradictoire, ces travaux dont le prix n'a pas été convenu entre les parties;

Considérant que ni la ville, ni les entrepreneurs ne justifient, qu'en fixant à 0f,94 par mètre le prix des transports de déblais au tombereau, conformément à l'avis du tiers expert, le conseil de préfecture ait fait une appréciation inexacte de la valeur de ce travail;

(16) *En ce qui touche* la somme de 9.589f,13 allouée par le conseil de préfecture pour emploi de déblais en remblais sur les intervalles des rigoles :

Considérant que, si les prix fixés par le bordereau pour les déblais comprennent un jet de pelle pour l'emploi en remblais, sur les intervalles des rigoles, des déblais extraits de ces dernières, il résulte de l'instruction, notamment des rapports du tiers expert, qu'un jet de pelle n'a pas suffi pour former des cavaliers, conformes aux nouveaux profils d'exécution des rigoles, et à l'ordre de service du 1er avril 1878; que les terres, jetées d'abord sur la berge, ont été ensuite retroussées en cavaliers; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a tenu compte aux entrepreneurs de cette main-d'œuvre supplémentaire, et que la ville n'est pas fondée à demander la suppression de cette allocation;

(17) *En ce qui touche* l'évaluation du cube des déblais pour l'application du prix du transport à la brouette :

Considérant que la différence entre le cube admis en compte par l'arrêté attaqué et celui porté au décompte de la ville provient: 1° de ce que le conseil de préfecture a tenu compte du foisonnement pour le transport des terres; 2° de ce qu'un certain volume de déblais compté par la ville comme ayant été transporté par des jets de pelle successifs a été compté par le conseil de préfecture, d'après l'avis du tiers expert, au prix du transport à la brouette;

Considérant, en ce qui concerne le foisonnement des terres,

que de ce qui a été précédemment exposé, il résulte qu'il en a été tenu compte avec raison pour le mesurage du travail de la charge et du transport; que, d'autre part, le cahier des charges et le bordereau des prix ne prévoient et ne rémunèrent que les transports à la brouette et au tombereau; que, si en fait, l'entrepreneur a exécuté les transports de déblais dont il s'agit, au moyen de jets de pelle successifs cette circonstance n'est pas de nature à motiver l'application d'un prix nouveau, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a appliqué à ces déblais le prix du transport à la brouette;

Considérant, d'autre part, que les entrepreneurs ne justifient pas que le tiers expert et l'arrêté attaqué aient fait une inexacte appréciation du volume des déblais transportés à la brouette;

(18) *En ce qui touche* la vérification du cube des déblais repris et remaniés à la pioche au mur de garde du barrage :

Considérant que ni la ville de Marseille ni les entrepreneurs n'établissent qu'en évaluant à 9.600 mètres, en conformité des propositions du tiers expert, le volume de ces déblais, le conseil de préfecture en ait fait une inexacte appréciation; qu'il y a donc lieu de rejeter sur ce point les conclusions respectives des parties;

(19) *En ce qui touche* la vérification des surfaces de talus de déblais de roches réglés :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la quantité de talus de roc que la ville de Marseille a comptée dans le canal évacuateur est inférieure de 4.058^{mq},520 à la surface réellement exécutée, et que ladite ville ne justifie pas que cette quantité portée au décompte ait été acceptée sans réserve par les entrepreneurs; qu'ainsi elle n'est pas fondée à demander la suppression de la rectification admise de ce chef par l'arrêté attaqué;

Considérant, d'autre part, que, si les entrepreneurs, sur la déviation de la route n° 11 et sur celle du chemin de la Roque, ont pratiqué le règlement des talus sur des points où des carrières ont été ensuite ouvertes par eux, ils n'établissent pas que cette dépense inutile ait été la conséquence des ordres donnés par le directeur des travaux, que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il n'y avait pas lieu de leur tenir compte de ce travail;

(20) *En ce qui touche* le rejointoiement des maçonneries ordinaires :

Considérant que la ville soutient que les moellons des parements supérieurs qui couronnent les maçonneries ont été simplement

arasés, sans aucun rejointoiement, et qu'elle demande pour ce motif la suppression de 16.179^{mc},65 de maçonneries comptées par l'arrêté attaqué pour l'application du prix de rejointoiement et représentant, d'après les experts, la surface desdits parements;

Mais considérant qu'il résulte des constatations du tiers expert que les parements supérieurs des maçonneries ont été traités comme les parements verticaux pour lesquels le travail de rejointoiement a été reconnu et payé par la ville; qu'en conséquence, il y a lieu de maintenir sur ce point l'allocation admise par le conseil de préfecture;

(21) *En ce qui touche* le prix des maçonneries de moellons piqués de Rognes :

Considérant que la ville soutient que ces maçonneries, pour lesquelles aucun prix n'avait été prévu au bordereau, devaient être réglées, aux termes de l'article 26 du cahier des charges, d'après la série de l'entretien du canal aux prix de 11^{f},81 et de 11^{f},86 par mètre; que, d'autre part, ces prix avaient été proposés en cours d'exécution par l'administration et que les entrepreneurs les avaient acceptés par une lettre du 23 avril 1878;

Mais considérant qu'il est établi par l'instruction, notamment par le rapport du tiers expert, que les prix portés à la série de l'entretien du canal, pour maçonnerie de moellons piqués, n'étaient pas applicables aux moellons provenant de la carrière de Rognes à raison de la distance qui sépare ladite carrière des chantiers de l'entreprise; que, d'autre part, il résulte de la lettre précitée du 23 avril 1878 que les prix proposés par l'administration n'avaient pas été acceptés par les entrepreneurs; que, dès lors, aux termes du cahier des charges, les prix de ces ouvrages devaient être réglés sur estimation contradictoire; et que la ville n'établit pas qu'en fixant à 13^{f},35 et à 13^{f},42 par mètre carré sur la proposition du tiers expert, les prix alloués pour ces maçonneries, le conseil de préfecture ait fait une appréciation exagérée;

(22) *En ce qui touche* la plus-value de 3.000 francs allouée par l'arrêté attaqué pour reprise d'un certain volume de déblais en rocher dans la tranchée de la route départementale déviée après son achèvement :

Considérant que la ville réclame la suppression de cette allocation et que les entrepreneurs demandent qu'elle soit portée à 8.934^{f},82;

Considérant qu'il est établi par la tierce expertise que le travail ci-dessus énoncé, à raison des sujétions spéciales qu'il comportait, ne pouvait être assimilé à un déblai ordinaire dans le

rocher; et que la ville n'est pas fondée à soutenir qu'aucune plus-value n'était due de ce chef aux entrepreneurs;

Mais considérant que ceux-ci n'établissent pas que le conseil de préfecture ait fait une appréciation insuffisante de la valeur de ce travail en leur allouant, conformément à l'avis du tiers expert, une indemnité de 3.000 francs;

(23) *En ce qui touche* la somme de 1.308f,76 allouée pour écrètement de la levée de la route départementale :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ce travail, contesté par la ville, a été réellement exécuté sur l'ordre de l'ingénieur directeur; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture en a tenu compte aux entrepreneurs;

(24) *En ce qui touche* la fourniture de débris de carrière pour empierrement :

Considérant que la ville soutient que, par une convention du 30 avril 1877, les entrepreneurs se seraient obligés à faire gratuitement cette fourniture;

Mais considérant que, si, aux termes de l'acte précité, les entrepreneurs étaient autorisés à employer en remblais, sur certains points déterminés, les déblais provenant des carrières à la condition que ces déblais ne leur fussent payés ni comme déblai, ni comme transport, il n'en résultait pas que l'administration fût en droit d'exiger d'eux la fourniture gratuite de pierres provenant de ces déblais pour l'empierrement des routes; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que le prix de cette fourniture était dû à l'entrepreneur;

Mais considérant, d'autre part, que les sieurs Jauffret n'établissent pas que la valeur de ces matériaux ait été inexactement appréciée par le conseil de préfecture, qu'il y a lieu, par suite, de maintenir, sur ce point, l'allocation admise par l'arrêté attaqué;

(25) *En ce qui concerne* la perte d'un pont enlevé par la crue de la Durance du mois de novembre 1878 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la crue du mois de novembre 1878, qui a emporté un pont en charpente établi sur la Durance pour le transport du sable, a eu un caractère exceptionnel, et a constitué un cas de force majeure, et que la ville n'allègue pas que le préjudice occasionné par cette crue puisse être attribué à la faute des entrepreneurs; que, par suite, la ville n'est pas fondée à demander la suppression de l'indemnité de 1.500 francs allouée de ce chef par le conseil de préfecture;

Considérant, d'autre part, que les entrepreneurs ne justifient

pas que l'arrêté attaqué ait fait une appréciation insuffisante du préjudice dont s'agit;

(26) *Sur les conclusions* des entrepreneurs tendant à ce qu'il soit fait droit à leurs réclamations sur divers articles, portant les nos 9, 17, 64, 89, 90, 91, 97 et 111 dans leur mémoire du 1er décembre 1882 devant le conseil de préfecture, et qui ont été rejetées en partie par l'arrêté attaqué :

Considérant que les sieurs Jauffret n'établissent sur aucun point, qu'en adoptant les propositions du tiers expert relatives à ces divers articles, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire;

(27) *Sur la demande* des sieurs Jauffret tendant à la rectification d'une erreur matérielle de calcul, dans la fixation du montant total du décompte arrêté par le conseil de préfecture :

Considérant que, la présente décision donnant lieu à un nouveau compte entre les sieurs Jauffret et la ville de Marseille, ladite demande devient sans objet;

(28) *En ce qui touche* le cautionnement :

Considérant que la réception des travaux ayant été suspendue par suite du refus des entrepreneurs de remplacer à leurs frais les moellons gélifs, le cautionnement a été retenu avec raison jusqu'au jour où le conseil de préfecture, par l'arrêté attaqué, en a ordonné la restitution; que, depuis cette date, les sieurs Jauffret n'allèguent pas avoir mis la ville en demeure de leur rembourser ledit cautionnement; que, dans cette circonstance, ils ne sont fondés à réclamer aucune allocation pour différence d'intérêts;

(29) *Sur les intérêts:*

Considérant que les entrepreneurs ne justifient d'aucune réception des travaux de nature à faire courir les intérêts à partir d'un date autre que celle à laquelle ils ont été alloués par l'arrêté attaqué;

(30) *Sur les intérêts des intérêts :*

Considérant que les sieurs Jauffret ont demandé les intérêts des intérêts le 27 janvier 1885, le 27 janvier 1886, et le 27 janvier 1887; qu'à chacune de ces dates il leur était dû au moins une année entière d'intérêts; que, dès lors, par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de faire droit auxdites demandes... (La ville de Marseille paiera aux entrepreneurs, en sus des sommes qui leur ont été allouées par l'arrêté attaqué, la somme de 11.807f,50 pour les indemniser du préjudice résultant des modifications apportées, en cours d'exécution, aux proportions res-

pectives des maçonneries de faible épaisseur et de celles de forte épaisseur. Le prix de 48 centimes par mètre cube, appliqué par le conseil de préfecture à tous les déblais des rigoles, sera porté à 72 centimes, sans rabais pour 44.347^{mc},630 décimètres cubes de déblais, exécutés à une profondeur plus grande que celle prévue au devis. Le prix supplémentaire de 56 centimes par mètre carré, sans rabais, alloué par le conseil de préfecture pour les parements vus de maçonnnerie ordinaire, sera réduit à 47 centimes, et supportera le rabais de l'adjudication. La ville paiera aux entrepreneurs en sus des sommes qui leur ont été allouées par le conseil de préfecture : 1° la somme de 1.000 francs à titre de plus-value pour la sujétion résultant de la courbure des parements verticaux du bassin; 2° la somme de 65.000 francs pour les indemniser du préjudice résultant de la prolongation de la durée de l'entreprise et des retards apportés à la remise des plans et dessins d'exécution. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts des sommes restant dues aux sieurs Jauffret capitalisés au 27 janvier 1885, au 27 janvier 1886 et au 27 janvier 1887, pour porter eux-mêmes intérêts à partir desdites dates. Le surplus des conclusions des sieurs Jauffret et du recours incident de la ville de Marseille est rejeté. Il sera fait masse des dépens qui seront supportés pour deux tiers par la ville de Marseille et pour le surplus par les sieurs Jauffret.)

(N° 199)

[6 janvier 1888]

Armée territoriale. — Ingénieur des ponts et chaussées. — Assimilation de grades. — Conseil d'État. — Règlement d'administration publique modifié par décret simple. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Salle.)

Un décret portant par erreur le Conseil d'État entendu, *n'a pu légalement modifier un règlement d'administration publique* (*).

(*) Voy. sur la situation spéciale des anciens élèves des Écoles polytechnique et forestière un avis de la section des finances du 1er février 1881, P. Dislère, *Législation militaire*, n° 647. Voy. les observations de M. Romieu dans la *Revue d'administration*, février 1888, p. 187.

Un ingénieur des ponts et chaussées n'est pas investi ipso facto, *par sa nomination en qualité d'ingénieur ordinaire de 1re classe, du grade de chef de bataillon du génie de l'armée territoriale, qui correspond à l'assimilation établie par le règlement du 27 mars 1876. — Le ministre est libre de conférer ou non le grade et l'emploi à cet ingénieur, mais s'il l'appelle à servir dans l'armée, il ne peut lui refuser le grade auquel lui donne droit son titre* (*).

Le recours pour excès de pouvoirs est-il recevable contre un décret simple inséré au Bulletin des lois *et portant par erreur qu'il a été rendu en Conseil d'État?* — Non résolu (**).

Bien qu'un décret nul n'ait pas été attaqué pour excès de pouvoirs dans les trois mois de son insertion au Bulletin des lois, *il peut encore être discuté par celui auquel il en est fait application* (***).

Vu la requête du sieur Salle, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du ministre de la guerre, du 6 avril 1887, qui a refusé de lui conférer le grade de chef de bataillon dans l'armée territoriale; attendu que le sieur Salle, nommé ingénieur de 1re classe des ponts et chaussées, devait être promu au grade de chef de bataillon, en vertu du règlement d'administration publique, en date du 20 mars 1876, qui a déterminé les assimilations de grades à conférer aux élèves sortant de l'École polytechnique et placés dans les services civils; qu'il

(*) Voir la note de la page précédente.

(**-***) En principe le recours pour excès de pouvoir n'est pas recevable contre les règlements d'administration publique faits en vertu d'une délégation du législateur, car ils font partie de la loi et ont la même force que celle-ci, en tant du moins qu'ils ne statuent que sur les points qui ont fait l'objet de la délégation; mais, dans l'espèce, le recours aurait été, ce nous semble, recevable dès l'instant où il était établi que le décret n'était pas rendu en la forme des règlements d'administration publique, car alors ce décret ne constituait plus qu'un acte administratif ordinaire. En vain aurait-on pu faire observer que la signature du président de la République donnait une sorte d'authenticité à la mention que le décret était rendu en Conseil d'État, car le fait même de l'insertion inexacte de cette mention constituait en quelque sorte un nouvel excès de pouvoir en servant, quoique involontairement, à dissimuler le premier.

Dans tous les cas, cette circonstance ne pouvait avoir pour effet de rendre le décret valable, et dès lors celui auquel on faisait l'application de ce décret nul avait le droit de contester qu'il fut légal quelle que soit même l'époque déjà ancienne de sa publication au *Bulletin des lois*, c'est l'application de principes certains qui sont admis depuis longtemps en jurisprudence devant le Conseil d'État comme devant la Cour de cassation. (Extrait du *Rec. des arr. du C. d'État.*)

résulte des lois du 27 juillet 1872 et du 24 juillet 1873 que les anciens élèves de l'École polytechnique ont droit à des grades, et que la seule latitude laissée au ministre de la guerre est relative à la disposition des emplois qui peuvent leur être donnés en cas de mobilisation; que le décret du 21 décembre 1886, en vertu duquel l'ingénieur de 1re classe n'a droit qu'au grade de capitaine, ne saurait avoir d'effet rétroactif ni porter atteinte aux droits du requérant, dont la nomination à la 1re classe d'ingénieur est antérieure audit décret;

Vu les observations du ministre de la guerre... tendant au rejet du pourvoi, attendu qu'aux termes des lois de 1872 et 1873 et du décret du 20 mars 1876 la collation des grades relève exclusivement, comme l'emploi, du pouvoir discrétionnaire du chef de l'État; que la fonction civile ne constitue aucun droit acquis aux ingénieurs des ponts et chaussées; que le décret du 21 décembre 1886 a pu modifier celui du 20 mars 1876, relativement aux assimilations de grades, et s'appliquer sans effet rétroactif aux élèves de l'École polytechnique qui n'étaient pas encore nommés chefs de bataillon au moment de sa publication;

Vu le mémoire présenté pour le sieur Salle... par lequel il déclare persister dans ses précédentes conclusions, attendu que le décret du 21 décembre 1886 qui, d'après le ministre de la guerre, aurait modifié le règlement d'administration publique du 20 mars 1876 n'a pas été rendu « le Conseil d'État entendu »;

Vu les lois du 27 juillet 1872 et du 24 juillet 1873;

Vu le décret du 20 mars 1876;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et du 24 mai 1872, art. 9;

CONSIDÉRANT que le règlement d'administration publique du 20 mars 1876, rendu en vertu de l'art. 36 de la loi du 24 juillet 1873, a déterminé les grades des anciens élèves de l'École polytechnique placés dans les services civils par assimilation à la position qu'ils occupent dans les services auxquels ils appartiennent; que ledit décret dispose que des emplois peuvent, en cas de mobilisation, être donnés à ces fonctionnaires, et laisse par suite au ministre de la guerre la faculté de ne pas leur conférer ces emplois ou de les leur retirer, mais que la même faculté n'a pas été réservée au ministre en ce qui concerne les assimilations des grades auxquels ils ont droit en vertu des lois de 1872 et 1873; que, par suite, en refusant, le 6 avril 1887, de reconnaître que le sieur Salle, nommé le 3 juillet 1886 ingénieur de 1re classe des ponts et chaussées, avait droit, à partir de la date de sa nomination, à n'être appelé à servir dans l'armée

qu'avec le grade de chef de bataillon, par application du décret du 20 mars 1876, le ministre de la guerre a méconnu les dispositions des lois et décret précités; qu'à la vérité le ministre objecte que le règlement susvisé du 20 mars 1876 a été modifié par un décret du 21 décembre 1886, aux termes duquel l'ingénieur de 1re classe des ponts et chaussées n'aurait droit qu'au grade de capitaine;

Mais considérant qu'il est établi que ledit décret n'a pas été rendu en Conseil d'État; que, par suite et nonobstant toute mention contraire, il n'a pu valablement modifier le règlement du 20 mars 1876; que, de ce qui précède, il résulte que le sieur Salle est fondé à demander l'annulation de la décision attaquée... (Décision du ministre annulée.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre criminelle)

(N° 200)

[13 janvier 1887]

Voirie. — Contravention à un règlement de grande voirie. — Compétence exclusive de l'autorité administrative. —(Mᵉ Marie-Catherine Charlait.)

L'article 1ᵉʳ de la loi du 29 floréal an X, décidant, en principe, que les contraventions en matière de grande voirie sont constatées, poursuivies et réprimées par voie administrative, c'est à bon droit qu'un tribunal de simple police se déclare incompétent pour connaître d'une contravention de cette nature.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique soulevé par le commissaire de police près le tribunal de simple police de Dammartin, pour fausse application de la loi de floréal an X :

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII et l'article 1ᵉʳ de la loi du 29 floréal an X;

Attendu que la femme Honoré était inculpée d'avoir, en faisant paître des vaches sur les accotements d'une route départementale, contrevenu à l'arrêté du préfet de Seine-et-Marne, en date du 27 mars 1855, qui, tant pour la sûreté et pour la commodité de la circulation qu'afin d'assurer la conservation de ces ouvrages, réserve aux piétons, sur les voies de communication départementales, les contre-allées plantées d'arbres et les trottoirs, et interdit d'y faire circuler des voitures, des chevaux, des bêtes de somme et du bétail;

Attendu que l'article 1ᵉʳ de la loi de floréal pose en principe que les contraventions en matière de grande voirie seront constatées, poursuivies et réprimées par voie administrative;

Que la disposition de cet article est purement démonstrative;

arasés, sans aucun rejointoiement, et qu'elle demande pour ce motif la suppression de 16.179^{mc},65 de maçonneries comptées par l'arrêté attaqué pour l'application du prix de rejointoiement et représentant, d'après les experts, la surface desdits parements;

Mais considérant qu'il résulte des constatations du tiers expert que les parements supérieurs des maçonneries ont été traités comme les parements verticaux pour lesquels le travail de rejointoiement a été reconnu et payé par la ville; qu'en conséquence, il y a lieu de maintenir sur ce point l'allocation admise par le conseil de préfecture;

(21) *En ce qui touche* le prix des maçonneries de moellons piqués de Rognes :

Considérant que la ville soutient que ces maçonneries, pour lesquelles aucun prix n'avait été prévu au bordereau, devaient être réglées, aux termes de l'article 26 du cahier des charges, d'après la série de l'entretien du canal aux prix de 11^{f},81 et de 11^{f},86 par mètre; que, d'autre part, ces prix avaient été proposés en cours d'exécution par l'administration et que les entrepreneurs les avaient acceptés par une lettre du 23 avril 1878;

Mais considérant qu'il est établi par l'instruction, notamment par le rapport du tiers expert, que les prix portés à la série de l'entretien du canal, pour maçonnerie de moellons piqués, n'étaient pas applicables aux moellons provenant de la carrière de Rognes à raison de la distance qui sépare ladite carrière des chantiers de l'entreprise; que, d'autre part, il résulte de la lettre précitée du 23 avril 1878 que les prix proposés par l'administration n'avaient pas été acceptés par les entrepreneurs; que, dès lors, aux termes du cahier des charges, les prix de ces ouvrages devaient être réglés sur estimation contradictoire; et que la ville n'établit pas qu'en fixant à 13^{f},35 et à 13^{f},42 par mètre carré sur la proposition du tiers expert, les prix alloués pour ces maçonneries, le conseil de préfecture ait fait une appréciation exagérée;

(22) *En ce qui touche* la plus-value de 3.000 francs allouée par l'arrêté attaqué pour reprise d'un certain volume de déblais en rocher dans la tranchée de la route départementale déviée après son achèvement :

Considérant que la ville réclame la suppression de cette allocation et que les entrepreneurs demandent qu'elle soit portée à 8.934^{f},82;

Considérant qu'il est établi par la tierce expertise que le travail ci-dessus énoncé, à raison des sujétions spéciales qu'il comportait, ne pouvait être assimilé à un déblai ordinaire dans le

rocher; et que la ville n'est pas fondée à soutenir qu'aucune plus-value n'était due de ce chef aux entrepreneurs;

Mais considérant que ceux-ci n'établissent pas que le conseil de préfecture ait fait une appréciation insuffisante de la valeur de ce travail en leur allouant, conformément à l'avis du tiers expert, une indemnité de 3.000 francs;

(23) *En ce qui touche* la somme de 1.308f,76 allouée pour écrètement de la levée de la route départementale :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ce travail, contesté par la ville, a été réellement exécuté sur l'ordre de l'ingénieur directeur; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture en a tenu compte aux entrepreneurs;

(24) *En ce qui touche* la fourniture de débris de carrière pour empierrement :

Considérant que la ville soutient que, par une convention du 30 avril 1877, les entrepreneurs se seraient obligés à faire gratuitement cette fourniture;

Mais considérant que, si, aux termes de l'acte précité, les entrepreneurs étaient autorisés à employer en remblais, sur certains points déterminés, les déblais provenant des carrières à la condition que ces déblais ne leur fussent payés ni comme déblai, ni comme transport, il n'en résultait pas que l'administration fût en droit d'exiger d'eux la fourniture gratuite de pierres provenant de ces déblais pour l'empierrement des routes; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que le prix de cette fourniture était dû à l'entrepreneur;

Mais considérant, d'autre part, que les sieurs Jauffret n'établissent pas que la valeur de ces matériaux ait été inexactement appréciée par le conseil de préfecture, qu'il y a lieu, par suite, de maintenir, sur ce point, l'allocation admise par l'arrêté attaqué;

(25) *En ce qui concerne* la perte d'un pont enlevé par la crue de la Durance du mois de novembre 1878 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la crue du mois de novembre 1878, qui a emporté un pont en charpente établi sur la Durance pour le transport du sable, a eu un caractère exceptionnel, et a constitué un cas de force majeure, et que la ville n'allègue pas que le préjudice occasionné par cette crue puisse être attribué à la faute des entrepreneurs; que, par suite, la ville n'est pas fondée à demander la suppression de l'indemnité de 1.500 francs allouée de ce chef par le conseil de préfecture;

Considérant, d'autre part, que les entrepreneurs ne justifient

en vertu dudit décret devient irrévocable si, dans l'année de sa date, les travaux ont été régulièrement commencés. C'est à bon droit, dès lors, en l'absence d'une situation spéciale de la part de l'administration, que le juge de simple police décide, dans ce cas, que le constructeur, quelle que soit la durée de la construction, n'a pas à se pourvoir d'une nouvelle autorisation.

2° Aucun grief ne saurait être tiré de ce que le juge de simple police, en se bornant à prononcer sur l'infraction au décret du 26 mars 1852, aurait omis de statuer sur une seconde infraction que l'inculpé avait commise en contrevenant au décret du 23 juillet 1884 portant règlement sur la hauteur des maisons des rues de Paris, lorsque ce dernier fait n'a pas été expressément relevé par le procès-verbal, qu'il n'en a été fait aucune mention dans l'exploit de la citation, et que le prévenu n'a pas accepté le débat sur cette incrimination au sujet de laquelle il n'est pas même constaté que le ministère public ait pris des réquisitions.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen, pris de la violation des articles 3 et 4 du décret du 26 mars 1852 sur les rues de Paris :

Attendu qu'en matière de voirie urbaine, les permissions de bâtir sur ou joignant la voie publique sont valables pour une année seulement, en ce sens que les constructeurs *sont tenus de s'en servir pendant l'année du jour de leur date, après quoi elles demeurent nulles et de nul effet ;*

Que cette règle, établie par des lettres patentes du 22 octobre 1733 et confirmée par l'article 29 de la loi des 19-22 juillet 1791, n'a pas été modifiée par le décret du 26 mars 1852 sur les rues de Paris, d'où il suit : 1° qu'une permission de bâtir accordée en vertu dudit décret est périmée de plein droit dès que celui qui l'a obtenue a laissé s'écouler une année entière sans en faire usage ; 2° qu'elle devient, au contraire, irrévocable si, dans l'année de sa date, les travaux ont été régulièrement commencés, et que, dans ce dernier cas, sauf stipulation spéciale de la part de l'administration, le constructeur, qu'elle que soit la durée de la construction, n'a pas à se pourvoir d'une nouvelle autorisation ;

Attendu, en fait, que le sieur Francfort a obtenu, le 3 janvier 1882, de l'autorité compétente la permission de bâtir, passage Davy, à Paris, les deux maisons qui portent aujourd'hui les n°s 6 et 8 ;

Que les travaux de construction, *commencés dans l'année* et interrompus, quelques mois plus tard, à la hauteur du premier plancher, ont été repris et terminés en 1886;

Qu'il est reconnu, en outre, que le constructeur s'est exactement conformé aux plans approuvés par l'administration ;

Attendu, dès lors, que le juge de police, en décidant que l'autorisation délivrée au sieur Francfort, le 3 janvier 1882, pouvait avoir effet en 1886, n'a violé aucune disposition légale;

Sur le deuxième moyen, pris de la violation des articles 408 et 413 du Code d'instruction criminelle :

Attendu qu'il est allégué, au soutien du pourvoi, que le sieur Francfort était cité devant le tribunal de simple police, non seulement pour avoir enfrein le décret du 26 mars 1852, en reprenant sans nouvelle autorisation, au cours de l'année 1886, des travaux commencés en 1882, mais encore pour avoir contrevenu au décret du 23 juillet 1884 portant règlement sur la hauteur des maisons dans la ville de Paris; d'où suivrait que le jugement attaqué, ayant omis de statuer sur cette seconde infraction, serait, au moins de ce chef, vicié de nullité;

Attendu, sans examiner si le décret précité de 1884 pouvait s'appliquer à une construction autorisée et commencée sous le régime du décret du 27 juillet 1859, que le fait d'avoir contrevenu au premier de ces décrets n'était pas expressément relevé par le procès-verbal et qu'il n'en a été fait mention dans l'exploit de citation notifié au sieur Francfort; que, d'autre part, le prévenu n'a pas accepté le débat sur cette incrimination et qu'il n'est même pas constaté que le ministère public ait pris à ce sujet des réquisitions ;

Qu'il y a donc lieu de reconnaître que le juge de police, en se bornant à prononcer sur l'infraction prétendue au décret du 26 mars 1852, n'a pas commis l'omission de statuer alléguée par le pourvoi ;

Attendu, d'ailleurs, que le jugement est régulier en la forme :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 203)

[7 mai 1887]

Voirie. — Édit de 1607. — Réparation sans autorisation d'un

mur sujet à reculement. — Refus d'ordonner la démolition. — (Sieurs Front-Desmartin et Em. Dusseau).

Viole l'article 5 de l'édit du mois de décembre 1607 et est sujet à cassation le jugement de simple police qui, condamnant l'inculpé pour avoir fait réparer, sans autorisation, un mur sujet à reculement, refuse d'ordonner la démolition des travaux de réparation, pour le motif que le ministère public ne rapporte pas un arrêté de l'autorité municipale déclarant le caractère confortatif de ces travaux.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique, tiré de la violation de l'article 5 de l'édit du mois de décembre 1607 :

Attendu que Desmartin et Dusseau ont été poursuivis devant le tribunal de simple police de Périgueux pour avoir fait, sans autorisation, des travaux de réparation à un mur d'une maison joignant la voie publique et sujet à reculement;

Que, par jugement du 28 août 1886, passé en force de chose jugée, le juge de police les a condamnés chacun à 5 francs d'amende, mais qu'il a sursis à statuer en ce qui concerne la démolition des travaux;

Attendu que le jugement attaqué a refusé d'ordonner cette démolition, par le motif que le ministère public ne rapportait pas un arrêté de l'autorité municipale déclarant le caractère confortatif des travaux;

Attendu que ce refus constitue une violation des dispositions de l'article 5 de l'édit du mois de décembre 1607; que l'édit, en prescrivant, au cas qu'il prévoit, la démolition de la besogne mal plantée, n'a pas subordonné cette sanction au caractère confortatif des travaux; que ces travaux sont réputés dommageables de plein droit, et que leur démolition doit être ordonnée par ce seul fait qu'ils ont été indûment entrepris;

Par ces motifs,

. . . .

(N° 204)

[14 mai 1887]

I. Voirie. — 1° Arrêté préfectoral. — Autorisation pour les riverains de déverser les matières fécales dans une rivière. —

Propriétaire non riverain. — Arrêté municipal prescrivant la suppression d'un caniveau établi sous la voie publique. — Tolérance de l'administration. — Demandeur inscrit au rôle des contributions pour les frais de curage de la rivière. — 2° Salubrité publique. — Conservation ou établissement de latrines avec tuyaux d'écoulements dans les cours d'eau. — Tolérance administrative. — Droits acquis. — 3° Arrêté municipal. — Construction de fosses étanches. — Salubrité publique. — Arrêté légal. — II. Jugements et arrêts. — Arrêté municipal. — Efficacité des mesures prescrites. — Conclusions du prévenu. — Omission de statuer. — Absence de nullité. — (Sieur Louis-Hipolyte Gillet).

I. — 1° En présence d'un arrêté préfectoral autorisant les seuls propriétaires ou locataires riverains à conserver leurs latrines déversant les matières fécales dans une rivière, le demandeur en cassation, dont la propriété, aux termes des constatations du jugement attaqué, est séparée de ce cours d'eau par une voie publique, n'est pas fondé à prétendre que les dispositions de cet arrêté lui sont applicables. C'est à bon droit, dès lors, que le maire, agissant dans un intérêt de salubrité publique, en vertu des pouvoirs que la loi lui confère, lui prescrit de supprimer un caniveau établi sous la voie publique et servant à déverser dans la rivière les immondices provenant de ses latrines, et lui enjoint d'établir une fosse étanche et des cabinets dans les conditions imposées aux propriétaires non riverains. Et il importerait peu que l'établissement de ce caniveau remontât à une époque fort reculée et eût été constamment toléré par l'administration, cette tolérance ne pouvant constituer un droit acquis au profit du demandeur et l'autoriser à se soustraire à une mesure légalement prise par l'autorité compétente dans un intérêt de salubrité publique.

Le fait que celui-ci serait inscrit au rôle des contributions pour les frais de curage de la rivière et en aurait acquitté, chaque année, sa quote-part, ne saurait davantage modifier les conditions juridiques de sa propriété, au point de vue de ses obligations, en ce qui touche la salubrité publique.

Le demandeur ne saurait, d'ailleurs, dans aucun cas, se prévaloir de l'arrêté préfectoral dont il s'agit, lorsqu'il est constaté qu'au mépris de cet arrêté il n'avait pas établi, dans le délai imparti, la vanne sans laquelle aucune latrine ne pouvait désormais subsister.

2° *La tolérance de l'autorité administrative, en ce qui concerne la conservation ou l'établissement de latrines avec tuyaux d'écoulement dans les cours d'eau, n'est jamais susceptible d'engendrer, au profit des propriétaires, un droit acquis.*

3° *Ne renferme aucun excès de pouvoirs l'arrêté par lequel un maire prescrit la construction de fosses étanches et détermine le mode suivant lequel ces fosses seraient construites pour satisfaire aux exigences de la salubrité publique.*

II. — Il n'appartient pas au juge de police, lorsqu'il reconnaît, d'ailleurs, la légalité d'un arrêté, d'apprécier le plus ou moins d'efficacité des mesures prescrites par cet arrêté, non plus que les difficultés que peut soulever son exécution. L'omission de répondre à des conclusions prises à cet égard devant ce magistrat ne saurait donc constituer une violation de l'article 7 *de la loi du* 20 *avril* 1810.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen, tiré de la violation, par fausse application, de l'article 471, paragraphe 15, du Code pénal, en ce que le jugement attaqué aurait déclaré à tort légales et obligatoires pour le demandeur les prescriptions des arrêtés du maire de Rouen, des 15 mars 1883 et 27 avril 1885, lesquelles seraient en contradiction avec les dispositions de l'arrêté du préfet de la Seine-Inférieure, du 16 avril 1858, seul applicable à la propriété du sieur Gillet :

Attendu que l'arrêté préfectoral du 16 avril 1858, invoqué par le pourvoi comme justifiant le refus de Gillet d'obtempérer aux prescriptions des arrêtés du maire de Rouen des 15 mars 1883 et 27 avril 1885, est ainsi conçu : « Art. 1er. Nonobstant les prescriptions de l'arrêté préfectoral du 10 février 1854, les propriétaires ou locataires *riverains* des cours d'eau de Robec et d'Aubette ou de l'un de leurs affluents pourront conserver leurs latrines existant sur ou le long de ces cours d'eau, à la charge de faire descendre les tuyaux recevant les matières au-dessous du niveau habituel des eaux et de fermer ces latrines au moyen de vannes extérieures, établies dans les conditions indiquées ci-après, etc. ; que les termes de cet article sont nets et précis ; que les seuls propriétaires ou locataires qu'ils autorisent à conserver leurs latrines déversant les matières fécales dans les rivières de Robec et d'Aubette sont les propriétaires ou locataires *riverains* de ces cours d'eau ;

Attendu qu'il résulte des constatations du jugement attaqué

que la propriété de Gillet n'est pas riveraine du Robec; qu'elle en est séparée par une voie publique de la ville de Rouen, d'une largeur de plus de 6 mètres, dite *la rue du Père-Adam;* que, dans ces conditions, le demandeur n'est pas fondé à prétendre que les dispositions de l'arrêté préfectoral du 16 avril 1858 lui sont applicables, et que, par suite, le maire de Rouen, en prescrivant à Gillet de supprimer le caniveau établi sous la voie publique et servant à déverser dans la rivière les immondices provenant de ses latrines, et en lui enjoignant d'établir une fosse étanche et des cabinets dans les conditions imposées aux propriétaires non riverains des cours d'eau de Robec et d'Aubette, ne s'est nullement mis en contradiction avec l'arrêté préfectoral susvisé, et a agi dans un intérêt de salubrité publique, en vertu des pouvoirs que lui confèrent les articles 3, titre II, de la loi des 16-24 août 1790 et 97 de la loi du 5 avril 1884;

Attendu que, vainement le pourvoi soutient que l'établissement du caniveau dont la suppression a été prescrite par l'arrêté municipal du 27 avril 1885 remonterait à une époque fort reculée, et que ce caniveau aurait été constamment toléré par l'autorité administrative; que cette tolérance de l'administration, quelque longue qu'ait pu être sa durée, ne saurait constituer un droit acquis au profit du demandeur et l'autoriser à se soustraire à une mesure légalement prise par l'autorité compétente dans un intérêt de salubrité publique;

Attendu que le fait également relevé à l'appui du pourvoi, que le sieur Gillet serait inscrit au rôle des contributions pour les frais de curage de la rivière du Robec et en acquitterait, chaque année, sa quote-part, ne saurait davantage modifier les conditions juridiques de sa propriété, au point de vue de ses obligations, en ce qui touche la salubrité publique; que, d'ailleurs, cette propriété n'étant pas riveraine du Robec, il appartient au sieur Gillet de se pourvoir devant les tribunaux administratifs compétents contre son inscription au rôle desdites contributions;

Attendu, enfin, que, dans aucune hypothèse, le demandeur ne saurait être fondé à se prévaloir de l'arrêté préfectoral du 16 avril 1858, puisque, aux termes mêmes de cet arrêté, les latrines existant sur ou le long des cours d'eau de Robec et d'Aubette ne pouvaient être conservées qu'à la condition expresse de les fermer au moyen de vannes extérieures établies dans des conditions déterminées; que l'article 10 dudit arrêté ordonnait la démolition des latrines qui ne seraient pas pourvues de van-

nes dans un délai de six mois, et qu'il résulte des constatations du jugement attaqué que Gillet n'a point établi, dans le délai imparti, la vanne sans laquelle aucune latrine ne pouvait désormais subsister; qu'à ce point de vue encore le pourvoi n'est pas fondé à soutenir que l'arrêté du maire de Rouen du 27 avril 1885 est en contradiction avec l'arrêté préfectoral susvisé;

Sur le deuxième moyen, également pris de la violation, par fausse application, de l'article 471, paragraphe 15, du Code pénal, et de l'illégalité des arrêtés du 5 mars 1883 et du 27 avril 1885, lesquels violeraient le principe de la non-rétroactivité des lois et porteraient atteinte à des droits antérieurement acquis :

Attendu qu'il est de principe que nul ne peut acquérir, par une possession quelconque, le droit d'user de sa chose de manière à compromettre la salubrité publique; qu'il suit nécessairement de là que l'autorité municipale est investie tout à la fois du droit d'ordonner la démolition de latrines construites dans des conditions dangereuses pour la santé publique et du droit de prescrire leur remplacement par des fosses d'aisances établies de manière à faire cesser toute cause d'insalubrité;

Attendu que la tolérance de l'autorité administrative, en ce qui touche la conservation ou l'établissement de latrines avec tuyaux d'écoulement dans les cours d'eau, n'est jamais susceptible d'engendrer, au profit des propriétaires, un droit acquis; que le demandeur n'est donc pas fondé à prétendre que les arrêtés ci-dessus visés ont porté atteinte à un droit antérieurement acquis, les latrines établies sur les cours d'eau portant toujours, dans une certaine mesure, atteinte à la salubrité publique, constituant par là même un danger qui se reproduit chaque jour, qui est susceptible de s'aggraver et devant lequel l'autorité ne saurait rester désarmée;

Sur le troisième moyen, tiré de la violation, par fausse application, de l'article 471, paragraphe 15, du Code pénal, et de l'illégalité de l'arrêté municipal du 5 mars 1883, lequel prescrirait un mode exclusivement obligatoire de construction pour la fosse d'aisance dont il ordonne l'établissement;

Attendu que l'arrêté du maire de Rouen, du 5 mars 1883, règle le mode de construction des fosses d'aisances dans les propriétés situées dans la ville de Rouen; que les arrêtés préfectoraux des 10 février 1854 et 16 avril 1858, déterminant limitativement et au profit des seuls propriétaires riverains de certains cours d'eau, le droit de conserver des latrines avec vidange dans les-

dits cours d'eau, il n'appartenait pas au maire d'élargir les dispositions desdits arrêtés; que, dans ces conditions, le maire de Rouen, en prescrivant, par son arrêté du 5 mars 1883, la construction de fosses étanches et en déterminant par ledit arrêté le mode suivant lequel ces fosses seraient construites pour satisfaire aux exigences de la salubrité publique, n'a commis aucun excès de pouvoir;

D'où il suit que le reproche d'illégalité formulé contre l'arrêté dont s'agit n'est pas fondé ;

Sur le quatrième moyen, tiré de la violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que le jugement attaqué aurait omis de statuer sur une partie des conclusions prises par le demandeur ;

Attendu que, par ses conclusions devant les juges d'appel, Gillet avait allégué que les prescriptions de l'arrêté du 27 avril 1885 lui enjoignant de suprimer le caniveau aboutissant au Robec et de construire une fosse étanche ne constituaient pas une amélioration, au point de vue de la salubrité publique, et que l'établissement d'une fosse étanche dans sa propriété présenterait les plus grandes difficultés d'exécution ; que le pourvoi se plaint qu'il n'ait pas été répondu à ces moyens de défense par le jugement attaqué ;

Mais attendu qu'il n'appartient pas au juge de police, lorsqu'il reconnaît, d'ailleurs, la légalité d'un arrêté, d'apprécier le plus ou moins d'efficacité des mesures prescrites par cet arrêté, non plus que les difficultés que peut soulever son exécution ; que le jugement n'avait donc pas à s'expliquer sur des arguments qui devaient nécessairement rester sans influence sur la solution juridique du litige :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 205)

[17 juin 1887]

Voirie. — Édit de 1607. —*Autorisation de construire. — Terrain joignant la voie publique.* — (Sieurs P. Réal, A. Gambier, F. Lobry et H. Gambier.)

L'édit de 1607 *n'oblige les propriétaires à demander une au-*

torisation de construire qu'autant que les terrains sur lesquels se trouvent les constructions à édifier ou à remanier joignent la **voirie publique,** ***et par ces derniers mots on ne doit entendre que les emplacements actuellement affectés à la circulation.***

La Cour,

. . . .

Sur les deux pourvois nos 2243 et 2244 du commissaire de police de Solesmes contre deux jugements du tribunal de simple police de cette ville qui ont relaxé : 1° les sieurs Réal et Abel Gambier; 2° les sieurs Réal, Lobry et Henri Gambier, des poursuites dirigées contre eux pour contravention aux lois et règlements concernant la petite voirie :

Joignant lesdits pourvois et statuant par un seul et même arrêt;

Vu l'article 471, n° 5, du Code pénal et l'édit de 1607;

Attendu que l'édit susvisé n'oblige les propriétaires à demander une autorisation qu'autant que les terrains sur lesquels se trouvent les constructions à édifier ou à remanier joignent la *voirie publique*, et que par ces derniers mots on ne doit entendre que les emplacements actuellement affecté à la circulation;

Attendu qu'il résulte des constatations contenues dans les jugements attaqués que les portes et fenêtres dont l'ouverture sans autorisation était l'objet des poursuites, avaient été pratiquées dans un ancien mur édifié sur des terrains bordant un héritage récemment acquis par la ville de Solesmes pour l'incorporer au domaine public municipal, notamment par la création d'une place publique, mais que cette affectation n'était point réalisée au moment de la prétendue contravention; que l'assiette du terrain n'était même pas encore déterminée, la ville ayant acquis plus qu'il n'était nécessaire; que l'indemnité fixée par le jury n'était point payée; qu'aucune offre n'en avait été faite aux ayants droit et que la ville n'était point entrée en possession;

Attendu qu'en cet état des faits aucune contravention ne pouvait être imputée aux prévenus, lesquels ont été à bon droit relaxés :

Par ces motifs,

Rejette, etc.

(N° 206)

[17 novembre 1887]

Pêche fluviale. — Engins de pêche prohibés. — Confiscation. — Condamnation à la valeur estimative des instruments du délit. — (Sieurs A.-P. Vieublé et P.-L. Caillet.)

L'article 41 de la loi du 15 avril 1829 n'autorise pas les tribunaux de répression à substituer aux filets et engins de pêche saisis comme prohibés, mais laissés à la garde du prévenu, une valeur estimative dont la condamnation serait prononcée pour le cas où il ne déposerait pas au greffe ces instruments de délit.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi, tiré de la violation par fausse interprétation de l'article 41 de la loi du 15 avril 1829, en ce que l'arrêt attaqué, après avoir prononcé la confiscation du filet prohibé saisi, mais laissé à la garde de l'un des prévenus, a refusé de fixer la valeur estimative dudit filet et de condamner les prévenu au payement de ladite valeur pour le cas où ils ne déposeraient pas au greffe l'engin confisqué :

Attendu que l'article 41 de la loi du 15 avril 1829 se borne à ordonner que les filets et engins de pêche qui auront été saisis comme prohibés, seront déposés au greffe et y demeureront jusqu'après le jugement pour être ensuite détruits; que, si cet article confère bien aux tribunaux le pouvoir de prononcer la confiscation des filets et engins prohibés, il ne les autorise pas à substituer à ces instruments du délit, lorsqu'ils ont été saisis, mais laissés à la garde des prévenus, une valeur estimative dont la condamnation serait prononcée pour en tenir lieu; que cette disposition, qui n'est pas dans la loi, présenterait les caractères d'une nouvelle peine ajoutée arbitrairement à celles que la loi a prononcées; qu'on ne saurait, d'ailleurs, raisonner par voie d'analogie en matière pénale où tout est de droit étroit; qu'ainsi le moyen proposé n'est pas fondé ;

Et attendu que l'arrêt attaqué est régulier en la forme; que les faits qu'il constate souverainement justifient la qualification qu'ils ont reçue et la peine qui a été appliquée,

Rejette, etc.

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE

(N° 207)

[27 septembre 1888]

Règles à suivre en matière de liquidation de débets.

Monsieur le préfet, le règlement spécial du 16 septembre 1843 sur la comptabilié du ministère des travaux publics dispose par son article 124 que les débets des entrepreneurs ou fournisseurs sont, en cas de refus de payement, constatés par *une décision du ministre*, et que le recouvrement en est suivi par les soins de l'agent judiciaire du Trésor.

Le règlement du ministère des finances destiné à servir à l'exécution du décret du 31 mai 1862 sur la comptabilité publique contient des dispositions analogues (art. 142).

Or le Conseil d'État s'est prononcé, nonobstant ces dispositions. contre la validité des liquidations de débets faites en vertu d'une décision ministérielle.

Par un arrêt en date du 19 février 1886 (affaire Bigle), il a rappelé que c'est seulement aux conseils de préfecture qu'il appartient, d'après l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII « de prononcer sur les difficultés qui s'élèvent entre l'administration et les entrepreneurs de travaux publics sur le sens et l'exécution de leurs marchés, et de déterminer le montant des créances que l'État peut avoir contre les entrepreneurs, en raison de l'exécution desdits marchés ».

Il a en conséquence jugé qu'une décision ministérielle ne saurait constituer un règlement de compte en vertu duquel une contrainte administrative pouvait être valablement décernée par le ministre des finances pour le recouvrement d'un débet à lui transmis par un ministre ordonnateur.

En présence de cette jurisprudence à laquelle on devra se conformer, pour que les contraintes puissent à l'avenir être régu-

lièrement décernées en cas de refus de payement, la procédure à suivre pour les liquidations de débets des entrepreneurs doit donc être modifiée.

D'accord avec M. le ministre des finances et d'après l'avis du conseil général des ponts et chaussées, j'ai adopté les nouvelles règles suivantes :

Les ingénieurs chargés de la direction des travaux dresseront, tout d'abord, un dossier de liquidation renfermant toutes les pièces nécessaires pour établir le bilan ou état comparatif des sommes payées et des sommes dues, ou faire ressortir le déficit à la charge de l'entrepreneur soit par suite de l'établissement d'une régie aux frais et risques de ce dernier, soit en raison d'une réadjudication à sa folle enchère.

Ce dossier de liquidation sera notifié à l'entrepreneur dans les formes prescrites par l'article 41 des clauses et conditions générales pour les décomptes annuels et définitifs. Il me sera ensuite transmis avec les réclamations de l'entrepreneur et les observations qu'il pourrait présenter pour la défense de ses intérêts.

Après examen de ces réclamations, il sera statué sur le règlement de comptes par une décision ministérielle qui fixera la somme due à l'État. Lorsque cette décision aura été communiquée à l'intéressé, deux cas pourront se produire :

1° Si l'entrepreneur déclare accepter le règlement de comptes fixé par l'administration, il lui sera remis un ordre de renversement de la somme dont il est redevable à l'État. Il rapportera pour sa décharge, comme le prescrit l'article 120 du règlement précité de 1843, un récipissé à talon de la somme par lui versée ou, à défaut de cette pièce, une déclaration de versement délivrée par le receveur des finances;

2° Si l'entrepreneur refuse, au contraire, d'accepter le règlement de comptes ou même si, en cas d'acceptation, il n'est pas en mesure de se libérer de sa dette, le recouvrement du débet ne pourra avoir lieu que par les soins de l'agent judiciaire du Trésor. En conséquence et conformément à la jurisprudence du Conseil d'État, il conviendra de faire arrêter par l'autorité judiciaire le montant de la créance du Trésor, et d'introduire à cet effet une instance devant le conseil de préfecture du département dans lequel les travaux ou fournitures auront été adjugés ou soumissionnés.

Dès que la décision fixant la somme due à l'État sera intervenue, et sans attendre l'expiration du délai de pourvoi, l'agent

judiciaire du Trésor devra prendre en charge dans ses écritures le montant du débet.

Dans ce but, et afin que je puisse faire à M. le ministre des finances la notification du débet, MM. les ingénieurs m'adresseront, par votre intermédiaire, une copie de l'arrêté du conseil de préfecture, en me faisant connaître si un cautionnement a été versé pour garantie de l'exécution du marché et en même temps quelle est la date du versement et quel est le comptable du Trésor qui a reçu les fonds.

La date de la signification à l'intéressé de la décision du conseil de préfecture devra également m'être indiquée.

Enfin, il convient de prévoir le cas où, par suite de circonstances particulières, il sera reconnu utile, pour la sauvegarde des intérêts de l'État, de prendre des mesures conservatoires avant que le montant du débet ait été fixé définitivement par un arrêté régulier dont puisse être saisi l'agent judiciaire du Trésor.

Il y aura lieu de suivre dans cette occurrence la procédure qui est indiquée par les articles 558 et suivants du Code de procédure civile. MM. les ingénieurs auront à demander au conseil de préfecture de faire une évaluation provisoire de la créance de l'État, puis ils provoqueront les mesures conservatoires qui seraient jugées nécessaires, telles que saisies-arrêts, oppositions, hypothèques, etc.

Je vous prie de veiller à l'exécution de la présente circulaire dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. MONTAUD.

PERSONNEL

(N° 208)

Août 1888

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATION.

Décret du 1er août 1888. — M. **Geslain** (François-Modeste), Conducteur de 2e classe, est nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er août 1888.

2° PROMOTION.

Décret du 14 août. — M. **Le Royer de la Tournerie**, Inspecteur Général de 2e classe est nommé Inspecteur Général de 1re classe, pour prendre rang à dater du 24 août 1888.

M. **de la Tournerie** reste d'ailleurs chargé de la direction du Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

3° AVANCEMENT.

Arrêté du 30 *juillet*. — M. **Salle** (Paul), Ingénieur en Chef de 2e classe est élevé à la 1re classe de son grade, pour prendre rang à dater du 1er août 1888.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 2 *août*. — M. **Getten**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 1re classe est mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Compagnie de Fives-Lille, en qualité d'Ingénieur en chef des travaux du chemin de fer de San-Cristobal à Tucuman (République Argentine).

Arrêté du 21 *août*. — M. **Toulon**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 1re classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

5° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 8 août. — M. **Boulangier**, Ingénieur ordinaire de 1re classe chargé d'une mission en Russie et en Sibérie, est mis en disponibilité avec demi-traitement.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Salle** (Paul), Ingénieur en chef de 1re classe.	8 août 1888.
M. **Allard** (Emile), Inspecteur Général de 1re classe	24 août 1888.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 20 juillet. — M. **Thoux**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département des Ardennes et du canal de l'Est — Branche Nord, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Bizalion** décédé, savoir :

1° Service du canal de l'Est — canal de la Marne au Rhin;

2° Service des chemins de fer de Neufchâteau à Barisey-la-Côte; Toul à Nancy par Pont-Saint-Vincent; des mines du Val-de-Fer au canal de l'Est et aux usines de Neuves-Maisons.

Idem. — M. **Rigaux**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de l'Orne et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Mézières, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Thoux** :

1° Service ordinaire du département des Ardennes;

2° Service du canal de l'Est-Branche-Nord;

3° Navigation de la Meuse;

4° Canal de la Chiers.

Idem. — M. **Perrin**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Bordeaux, au service maritime du département de la Gironde, et aux services du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et du Midi, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Rigaux** :

1° Service ordinaire du département de l'Orne;

2° Service des chemins de fer de :

Alençon à Domfront;
Couterne à La Ferté-Macé;
Prez-en-Pail à Mayenne;
Mayenne à Fougères;
Avranches à Mortain;
Saint-Hilaire à Vire.

M. Perrin remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 20 juillet. — M. **Ribière**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Dunkerque, au service maritime du département du Nord, est attaché, à la résidence de Bordeaux, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Perrin** :

1° Service maritime du département de la Gironde — 3e arrondissement ;

2° Contrôle de l'exploitation (Travaux neufs et entretien) des chemins de fer d'Orléans — arrondissement de Bordeaux ;

3° Contrôle de l'exploitation (Travaux neufs et entretien) des chemins de fer du Midi.

Idem. — M. **Vieille**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service du Secrétariat du Conseil Général des Ponts et Chaussées, est attaché, à la résidence de Dunkerque, au service maritime du département du Nord — 2e arrondissement, en remplacement de M. **Ribière**.

Idem. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Gerbéviller à Bruyères est supprimé.

M. **Thoux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Nancy, est chargé de la conservation des archives de ce service.

Idem. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Mont-Saint-Martin à Rodange est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Arrêté du 30 juillet. — Le service du Contrôle de la construction du chemin de fer de Jussey à Epinal-Darnieulles avec raccordement sur le canal de l'Est (M. **Denys**, Ingénieur en chef à Epinal) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Idem. — Le service de contrôle d'études et travaux du chemin de fer de Lure à Faucogney et à Rupt (M. **Denys**, Ingénieur en chef à Epinal) est supprimé.

Cette disposition aura son effet à dater du 1er août 1888.

M. **Denys** restera chargé de la conservation des archives du service.

Arrêté du 3 août. — Le Contrôle de l'exploitation de la ligne de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure, comprise entre Saint-Georges-de-Commiers et La Motte d'Aveillans (compagnie de Fives-Lille) est rattaché au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et organisé de la manière suivante :

Direction du service.

M. **de la Tournerie**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, à Paris.

Contrôle des travaux neufs et d'entretien.

MM. **Pérouse**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Arnaud, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Grenoble.

Contrôle de l'exploitation technique.

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
Küss, Ingénieur ordinaire des Mines, à Grenoble.

Contrôle de l'exploitation commerciale.

MM. **d'Ivernois** et **David**, Inspecteurs principaux, à Paris.
Baudoin, Inspecteur particulier, à Avignon.

Surveillance administrative.

MM. **Pronnier** et **Nicot**, Commissaires de surveillance administrative des chemins de fer, à Grenoble.

Arrêté du 3 août. — M. **Courtois**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de l'Isère et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département des Hautes-Alpes, en remplacement de M. **Lordereau**.

Idem. — M. **Lordereau**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est chargé du service ordinaire du département de la Haute-Loire et du service du chemin de fer de Mende à La Bastide, en remplacement de M. **Revol**.

Idem. — M. **Revol**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Haute-Loire et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de l'Isère et du service du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure avec embranchement de La Motte-d'Aveillans à Notre-Dame-de-Vaulx, en remplacement de M. **Courtois**.

Arrêté du 6 août. — Le service spécial chargé de centraliser les justifications relatives à l'emploi du matériel fixe approvisionné par l'État pour la construction des chemins de fer (M. **Loche**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris) est supprimé.

Arrêté du 10 août. — La section de la ligne de Sancoins à Lapeyrouse comprise entre Sancoins et Cosne (Allier), est distraite du 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à

M. l'Ingénieur en Chef **Doërr** (M. **Combarnous**, Ingénieur ordinaire à Moulins) et rattachée au 3e arrondissement du même service (M. **Lemoine**, Ingénieur ordinaire, à Moulins).

Arrêté du 10 août. — Les lignes et sections de lignes ci-après désignées sont rattachées au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, savoir :

DÉSIGNATION DES LIGNES	CONTRÔLE des travaux neufs et d'entretien — M. Chabert Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées	CONTRÔLE de l'exploitation technique — M. Weisgerber Ingénieur en chef des Ponts et chaussées	CONTRÔLE de l'exploitation commerciale — M. Marie Inspecteur principal	SURVEILLANCE administrative — Commissariat de
Ligne de Neubourg (exclusivement) à Glos-Montfort	2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.	2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines.	2e circonscription d'Inspecteur particulier.	Elbeuf.
Lignes de Saint-Georges à Évreux (section de Prey à Saint-Aubin-du-Vieil-Évreux)	1er id.	1er id.	id.	Évreux.
Ligne d'Evreux à Verneuil (section de Prey à Damville (exclusivement)	1er id.	1er id.	id.	id.

Idem. — Le service du chemin de Liart à Mézières. Études (M. **Demouy**, Ingénieur en Chef, à Paris), est supprimé.

Cette disposition aura son effet à dater du 16 août 1888.

M. l'Ingénieur en Chef **Demouy** restera chargé de la conservation des archives du service.

Idem. — Le service du chemin de fer de Provins à Esternay. Contrôle d'études et de travaux (M. **Demouy**, Ingénieur en Chef, à Paris), est supprimé.

Cette disposition aura son effet à dater du 16 août 1888.

M. l'Ingénieur en Chef **Demouy** restera chargé de la conservation des archives du service.

Arrêté du 21 août. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne d'Annemasse à la frontière Suisse (réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée) est organisé de la manière suivante :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

MM. **Pérouse**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Quarré, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Chambéry (7e arrondissement).

II. *Contrôle de l'exploitation technique.*

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
Goddard, Garde-Mines, faisant fonctions d'Ingénieur, à Chambéry (7e arrondissement).

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **d'Ivernois** et **David**, Inspecteurs principaux, à Paris.
De Pietra-Santa, Inspecteur particulier, à Lyon.

IV. *Surveillance administrative.*

M. **Bouquant**, Commissaire de surveillance administrative, à Thonon.

Arrêté du 21 août. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Mostaganem à Tiaret, comprise entre Mostaganem et Relizane est organisé de la manière suivante :

I. *Exploitation technique.*

M. **Genty**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Oran.

1° Voie et travaux d'art.

MM. **Raby**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Mostaganem.
Laroque, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Mostaganem.

2° Matériel et traction.

MM. **Bails**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Oran.
Bouty, Garde-Mines, à Oran.

II. *Exploitation commerciale.*

MM. **Genty**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Oran, faisant fonctions d'Inspecteur principal.
Lescure, Inspecteur particulier, à Oran.

III. *Surveillance administrative.*

M. **Francart**, Commissaire de surveillance administrative, à Relizane.

Idem. — Le service du Contrôle des travaux de la ligne de Souk-Ahras à Tebessa est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation de la ligne qui est organisé de la manière suivante :

I. *Exploitation technique.*

M. **Dormoy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Bône.

1° Voie et travaux d'art.

MM. **Burger**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bône.
Perrot, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Souk-Ahras (de Souk-Ahras à Aïonnet-el-Dieb).
Chapelle, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Tebessa (de Aïonnet-el-Dieb à Tebessa).

2° Matériel et traction.

MM. **Séligmann-Lui**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Bône.
Vion, Garde-Mines à Bône (toute la ligne).

II. *Exploitation commerciale.*

MM. **Dormoy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Bône, faisant fonctions d'Inspecteur principal.
Bassaget, Inspecteur particulier, à Constantine.

III. *Surveillance administrative.*

M. **Siès**, Commissaire de surveillance administrative, à Souk-Ahras.

Arrêté du 21 août. — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service de chemins de fer confié à M. **Pettit**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Mont-de-Marsan, est réduit de cinq à quatre.

Les lignes d'Eauze à Auch et de Condom à Riscle, qui composaient le 5e arrondissement (M. **Bachy**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, mis en congé renouvelable), sont rattachées au 1er arrondissement (M. **Bernis**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Mont-de-Marsan).

Idem. — Le service des chemins de fer d'Esbly à Coulommiers et de Melun à la Ferté-sous-Jouarre. Section comprise entre Verneuil et Marles (M. **Cadot**, Ingénieur en Chef, à Paris), est supprimé.

Cette disposition aura son effet à dater du 1er septembre 1888.

M. l'Ingénieur en Chef **Cadot** restera chargé de la conservation des archives du service.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

2 *août.* — M. **Pierrot** (Étienne), Concours de 1882 — N° 12, Hérault, canal du Rhône à Cette.

6 *août.* — M. **Blazeix** (Pierre), Concours de 1880 — N° 267, Puy-de-Dôme, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

10 *août.* — M. **Abel** (Édouard), Concours de 1880 — N° 512, Basses-Alpes, service ordinaire.

2° AVANCEMENTS.

10 *août.* — Sont élevés au grade de Conducteur principal, les Conducteurs de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Panchioni** (Pierre), en congé renouvelable, Algérie;
Santoul, faisant fonction d'Ingénieur ordinaire à Albi;
Nicolas (Alfred), Navigation du Rhône, Rhône;
Fromaget (Prosper), Service ordinaire, Charente-Inférieure.

Sont élevés de la 2e à la 1re classe :

MM. **Allène**, Navigation du Rhône, Ardèche;
Denniel (Hippolyte), Navigation de la Seine (1re section — 2e Division) et Contrôle des travaux du chemin de fer de Corbeil à Montereau par Melun, Seine;
Chillaud (Jules), service ordinaire, Dordogne;
Sirot (Anatole), service des études et travaux du chemin de fer de Chagny à Auxonne (Côte-d'Or);

Sont élevés de la 3e à la 2e classe :

MM. **Belmon** (Antonin), service ordinaire, Lot;
Mercier (Charles), service ordinaire et eaux et égouts de la ville de Saint-Chamond, Loire;
Favières (Joël), service des études et travaux du chemin de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot, Lot-et-Garonne;
Florentin (Alfred), service des canaux de la Haute-Marne;
Fouger (François), 1re section du canal de Nantes à Brest, Loire-Inférieure.

De la 4e à la 3e classe :

M. **Lisle**, service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Étienne-de-Baïgorry, Basses-Pyrénées.

24 *août.* — M. **Desbordes** (Martial), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, est élevé à la 1re classe de son grade.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

6 *août.* — M. **Foureau** (Félix), Conducteur de 3e classe attaché,

dans le département du Puy-de-Dôme, au service de la navigation de l'Allier, est autorisé à entrer au service vicinal du même département.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

21 *août.* — M. **Andrieu** (Pierre), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Cantal, est autorisé à accepter les fonctions d'Ingénieur-Directeur du service de la voirie municipale de la ville de Saint-Étienne.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Hamon** (Armand), Conducteur de 4e classe, attaché au service maritime du département des Côtes-du-Nord, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies, pour être employé aux travaux publics des îles Saint-Pierre et Miquelon.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

21 *août.* — Un congé d'un an sans traitement, est accordé à M. **Guerlet** (Alfred), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

31 *juillet.* — M. **Bertier** (Gaston), Conducteur de 3e classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie chargée de la construction des chemins de fer espagnols (Madrid-Cacérès).

Idem. — M. **Bender** (Eugène), Conducteur de 3e classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie chargée de la construction des chemins de fer espagnols (Madrid-Cacérès).

2 *août.* — M. **Micault** (Hilaire), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à conserver la direction des travaux de la ville d'Épinal.

6 *août.* — M. **Jarty** (Léon), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Corrèze, est mis en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie française chargée des travaux de fortifications de la ligne de la Meuse, en Belgique.

Idem. — M. **Osswalt** (Émile), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, est mis,

sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer, comme Chef de service, à la Société des chemins de fer économique du Nord.

6° DISPONIBILITÉ.

30 *juillet.* — M. **Fournier** (Perrin), Conducteur de 1re classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et remis à la disposition de l'Administration, est mis en disponibilité, avec deux tiers de son traitement, pour défaut d'emploi.

Idem. — M. **Teyssonnières** (Pierre), Conducteur de 1re classe en congé pour raisons de santé, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant six mois.

31 *juillet.* — Est rapporté l'arrêté du 21 juin dernier, par lequel M. **Laugard** (Edmond), Conducteur de 2e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, a été attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher à dater du 1er juillet 1888.

M. **Langard** est mis en disponibilité avec deux tiers de son traitement pour défaut d'emploi.

3 *août.* — M. **Langoux** (Daniel), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Nièvre, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

7° DÉMISSIONS.

30 *juillet.* — Est acceptée la démission de M. **Marcorelles** (Marie), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Hérault, au service du canal du Rhône à Cette.

Idem. — Est acceptée la démission de M. **Quesnel** (Marcel), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais.

10 *août.* — Est acceptée la démission de M. **Daumas** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

8° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Lanson** (Félix), Conducteur de 1re classe, Morbihan, service ordinaire	23 août 1888
M. **Kaufmant** (Joseph), Conducteur de 3e classe, en congé illimité	6 sept. 1888
M. **Lartigau** (André), Conducteur de 1re classe, Landes, service des études et travaux du chemin de fer de Dax à Saint-Sever.	1er oct. 1888

M. **Petit** (Théodore), Conducteur de 3e classe, en congé illimité. 10 oct. 1888

M. **Beckerick** (Auguste), Conducteur de 1re classe, Meuse, service ordinaire. . . . . 15 oct. 1888

M. **Alvarez** (Joseph), Conducteur de 1re classe, Cantal, service des études et travaux du chemin de fer de Marvejols à Neussargues. . . . . 26 oct. 1888

9° DÉCÈS.

Date du décès.

M **Mathis** (Jean-Bapt.), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine. . . . . 13 avril 1888

M. **Andrez** (Édouard), Conducteur de 1re classe, Doubs, service du canal du Rhône au Rhin . . . . 18 juill. 1888

M. **Gérard** (Louis), conducteur principal, détaché au service municipal de la Ville du Havre. . 10 août 1888

10° DÉCISIONS DIVERSES.

30 *juillet*. — M. **Lejault** (Louis), Conducteur de 2e classe attaché au service ordinaire du département de la Nièvre, passe au service de la 2e section de la navigation de la Loire, même département.

31 *juillet*. — M. **Michel** (Octave), Conducteur de 4e classe, détaché au service des Travaux publics du Sénégal et remis à la disposition du Département des Travaux publics par M. le Ministre de la Marine et des Colonies, est attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

2 *août*. — M. **Nègre** (Armand), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Gard, passe au service ordinaire du département de la Haute-Savoie.

Idem. — M. **Ecalle** (Alexandre), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine et remis à la disposition du Département des Travaux publics par M. le Ministre de la Marine et des Colonies, est attaché au service ordinaire du département du Gard.

3 *août*. — M. **Fitte** (André), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département des Hautes-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Lannemezan à Arreau, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Prudhomme** (Victor), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement, est remis en activité, et attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche.

6 *août*. — M. **Doffe** (Jean), Conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine et remis à la disposition de l'Administration des Ponts et Chaussées, est attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais.

Idem. — M. **Le Marié** (Cyrille), Conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine et remis à la disposition de l'Administration des Ponts et Chaussées, est attaché au service ordinaire du département de la Corrèze.

Idem. — Est rapporté l'arrêté du 12 juillet par lequel M. **Danais** (Jean), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service des ports maritime (littoral Nord), a été attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Bône.

M. **Danais** est attaché, dans le même département, au service de la circonscription de Philippeville.

10 *août*. — M. **Pruchon** (René), Conducteur de 1re classe, Élève-externe à l'École nationale des Ponts et Chaussées, est attaché, à la résidence de Paris, au service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Orléans.

21 *août*. — M. **Drouchon** (Narcisse), Conducteur de 1re classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est et remis, par le Directeur de cette Compagnie, à la disposition de l'Administration des Travaux publics, est attaché au service ordinaire du département de la Meuse.

Idem. — M. **Ouchy** (Balthazard), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Cantal.

Idem. — MM. **Deltour** (Édouard), Conducteur de 2e classe, **Revel** (Henri), Conducteur de 3e classe et **Barthas** (Aimé), Conducteur de 4e classe attachés, dans le département du Tarn, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Pacull**, passent dans le département de l'Aveyron, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Salles**.

22 *août*. — M. **Souche** (Auguste), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, passe au service ordinaire du département de la Savoie.

Idem. — M. **Roux** (Félicien), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Savoie, passe au service ordinaire du département de l'Ardèche.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 209)

[6 janvier 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Génie militaire. — Occupation temporaire. — Tierce expertise. — (Sieurs Diricq et Cᵉ contre commune de Saint-Antoine.)

Annulation d'un arrêté rendu sur le vu d'une tierce expertise à laquelle avait procédé un conducteur des ponts et chaussées nommé tiers expert par arrêté préfectoral aux lieu et place de l'ingénieur en chef tiers expert de droit (*).

Frais de la tierce expertise irrégulière réservés. Dépens à la charge du défendeur.

VU LA REQUÊTE... pour les sieurs Diricq et Cᵉ... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 8 août 1884, par lequel le conseil de préfecture du Doubs les a condamnés à payer à la commune de Saint-Antoine la somme de 6.033ᶠ,40 pour occupation de diverses parcelles de terrain et extraction de matériaux; — *Ce faisant*... ordonner qu'il sera procédé à une nouvelle tierce expertise par les soins de l'ingénieur en chef du département du Doubs... et condamner la commune de Saint-Antoine aux dépens;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807 et le décret du 8 février 1868;

CONSIDÉRANT que la tierce expertise ordonnée par arrêté du préfet du Doubs, du 13 octobre 1883, avait pour but d'évaluer les dommages d'une occupation temporaire autorisée à l'occasion des travaux de construction du fort de Saint-Antoine; que le tiers expert était de droit l'ingénieur en chef du département du Doubs; qu'ainsi c'est à tort que le sieur Mathey, conducteur des

(*) 4 janvier 1884, Rapp. Fortier, p. 22 (*Rec. des arr. du C. d'État*); — 1ᵉʳ avril 1887, Legrand (*Ann.* 1888, p. 96).

ponts et chaussées à Pontarlier, a été chargé de procéder à la tierce expertise, et que cette irrégularité doit entraîner l'annulation de l'arrêté attaqué;

En ce qui concerne les frais de tierce expertise et les dépens : — Considérant qu'il y a lieu de mettre les dépens à la charge de la commune de Saint-Antoine et de réserver les frais de la tierce expertise irrégulière pour être supportés par la partie qui succombera en fin de cause... (Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture pour y être, après tierce expertise régulière, statué ce qu'il appartiendra. Frais de la tierce expertise irrégulière réservés pour être supportés par la partie qui succombera en fin de cause. Dépens du présent pourvoi mis à la charge de la commune.)

(N° 210)

[6 janvier 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Immeubles situés en contre-haut. — Éboulements. — Indemnité. — Compensation de plus-value. — (Sieur Durbec contre ville de Marseille.)

Dommages causés à un immeuble par l'exécution des travaux de voirie en vue desquels une partie dudit immeuble a été expropriée. Réparations mises à la charge de la ville expropriante, mais sous déduction de la plus-value pouvant résulter des travaux pour la partie non expropriée de l'immeuble.

Vu la requête du sieur Durbec... tendant à ce qu'il plaise au Conseil — annuler un arrêté du 30 octobre 1880, par lequel le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône a rejeté sa réclamation, à l'effet d'obtenir que la ville de Marseille fût condamnée à lui payer une indemnité pour dommages causés à sa propriété, située rue Thomas, par le percement du boulevard de l'Observatoire;— *Ce faisant, attendu :* 1° qu'à la suite de l'expropriation le pavillon, entouré d'un jardin de 187 mètres carrés, était encore utilisable; 2° que le conseil de préfecture est sorti de la sphère de ses attributions et a lui-même interprété la décision du jury d'expropriation; 3° qu'en déclarant par arrêté du 10 septembre 1878 surseoir à statuer sur les deux premiers chefs de réclamation jusqu'à l'interprétation de la décision du jury par le

tribunal compétent et en retenant le 3e chef, le conseil de préfecture avait admis par cela même que le préjudice éprouvé de ce chef n'avait pas été compris dans l'indemnité allouée, qu'ainsi l'arrêté attaqué a méconnu l'autorité de la chose jugée; 4° qu'en fait l'art. 14 du devis portait que le long des tranchées et partout où cela paraîtrait nécessaire à l'administration on laisserait un contre-fort en talus pour soutenir les terrains supérieurs; 5° que le jury ne fixe les indemnités que pour les dommages réels et certains; que, dans l'espèce, si on pouvait prévoir des éboulements, il était impossible d'en préciser les limites et qu'on ne pouvait, dès lors, demander au jury de fixer la valeur de dommages éventuels; 6° enfin que, conformément au droit commun et suivant le principe admis en matière de travaux publics, celui qui abaisse le sol est tenu de soutenir les terres supérieures; annuler la décision attaquée, dire qu'il y a lieu d'allouer au requérant une somme de 29.533f,70 se décomposant comme suit : 1° pour reconstruction du pavillon, 14.859f,70; 2° pour reconstruction d'un mur de soutènement, 14.284 francs; 3° pour remblais sur l'écrasement, 450 francs; en outre, une somme de 400 francs par an pour perte de loyer depuis le commencement du trouble jusqu'au règlement définitif de l'indemnité, et condamner la ville de Marseille en tous les dépens;

Vu le mémoire en défense produit pour la ville de Marseille... tendant au rejet du pourvoi et à la condamnation du sieur Durbec aux dépens par les motifs : 1° qu'en allouant au requérant une indemnité de 20.000 francs pour 293 mètres carrés de terrain alors que les terrains voisins étaient estimés seulement 24 francs le mètre carré, le jury d'expropriation lui a payé en plus la valeur de son pavillon (6.000 francs) et lui a accordé en outre une somme d'environ 7.000 fr., représentative soit de la privation de jouissance de son terrain, soit de la somme qu'il lui faudrait dépenser s'il le déblayait pour le remettre en valeur; 2° que la ville ne pouvait être tenue de construire un mur de soutènement, puisqu'elle avait payé une indemnité à raison de tous les préjudices résultant de la situation en contre-haut de ce qui resterait de la propriété Durbec après les déblais; 3° que l'arrêté du 10 septembre 1878 est éminemment préparatoire, qu'il ne pouvait lier le conseil de préfecture et qu'il est incontestable que la décision attaquée a été rendue en conformité du jugement du tribunal de Marseille, qui a formellement déclaré que le sieur Durbec a reçu une indemnité s'appliquant à tous les préjudices résultant fatalement de l'expropriation; que, dans tous les cas,

la défenderesse conclut subsidiairement à ce qu'il soit ordonné un sursis pour faire trancher, s'il y a lieu, par le tribunal compétent, la question de savoir si la ruine du pavillon est comprise dans l'indemnité allouée; 4° que l'art. 14 du devis invoqué dans le recours ne renferme aucune obligation pour la ville;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807 et 3 mai 1841;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que les dégradations causées au pavillon et au mur de clôture de la propriété du sieur Durbec doivent être attribuées au mode d'exécution des travaux entrepris après l'expropriation d'une partie de son immeuble et que, par suite, la ville de Marseille est tenue de réparer les dommages éprouvés par ce propriétaire;

Considérant que, pour l'évaluation de ces dommages, il y a lieu de tenir compte de la situation faite à l'immeuble par les travaux mêmes en vue desquels il a été procédé à l'expropriation ci-dessus rappelée, et qu'il sera fait une juste appréciation de l'indemnité due au sieur Durbec, en la fixant à la somme de 500 francs... (La ville de Marseille paiera au sieur Durbec une indemnité de 500 francs. Frais d'expertise et de tierce expertise à la charge de la ville. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Durbec rejeté. Ville de Marseille condamnée aux dépens.)

(N° 211)

[13 janvier 1888]

Voirie (Grande). — Chemins de fer de Saint-Louis à Dakar. — Concession. — Interprétation du contrat de concession. — Garantie d'intérêts. — Frais généraux. — Transports gratuits de la compagnie. — Intérêts. — Capital social. — Complément promis par l'État.

Décidé que la garantie d'intérêts stipulée pour toute section de ligne de plus de 20 kilomètres était due pour une section ouverte le 23 juillet 1883, à partir de cette date, et sans qu'il y ait à tenir compte du temps pendant lequel l'exploitation a été suspendue à la suite de force majeure, détérioration de la voie par des pluies torrentielles (1re espèce).

Sont considérés comme frais généraux : l'achat de mobilier du service central, mais non les frais de constitution de la société concessionnaire (1re *espèce*).

Répartition proportionnelle des frais généraux d'après les longueurs en construction et en exploitation dans les conditions acceptées par les parties (1re *espèce*).

Les transports de matériaux et de personnel pour l'achèvement de la ligne étant faits gratuitement, il n'y a pas lieu d'en tenir compte pour la fixation du revenu brut (1re *espèce*).

Les frais d'exploitation et d'entretien afférents à ces transports doivent au contraire être déduits des frais généraux d'entretien et d'exploitation pour le calcul de la garantie d'intérêt (1re *espèce*).

Intérêts alloués à partir de l'expiration du délai de six mois qui suit la remise des comptes de la compagnie au ministre de la marine et des colonies (1re *espèce*).

Décidé que l'État n'est tenu à fournir à la compagnie une avance comme complément de son capital social que deux mois après que celle-ci aura justifié du versement intégral de son capital social (2e *espèce*).

1re ESPÈCE. — (*Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.*)

VU LA REQUÊTE de la compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — deux décisions des 10 et 14 octobre 1884, par lesquelles le Ministre de la marine et des colonies a réduit à 198.939f,44 la somme due par l'État à la compagnie à titre de garantie d'intérêts pour l'exercice 1883... fixer à 229.997f.45 la somme due par l'État à la compagnie, à titre de garantie d'intérêts pour l'exercice 1883, condamner l'État à solder à la compagnie la somme de 32.146f,64, restant à payer sur ce chiffre, et à supporter les intérêts depuis le 1er avril 1884 et les dépens;

Vu les observations du Ministre de la marine et des colonies, tendant au rejet du pourvoi et à la condamnation de la compagnie aux dépens;

Vu la convention passée à la date du 30 octobre 1880 entre le Ministre de la marine et des colonies et la Société de construction des Batignolles, aujourd'hui représentée par la compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis;

Vu la loi du 29 juin 1882, qui a approuvé ladite convention;

En ce qui touche *le chiffre du revenu minimun net garanti afférent à l'exercice* 1883 :

Considérant qu'aux termes de l'article 2 de la convention ci-dessus visée, le Ministre de la marine et des colonies garantit au nom de l'État, pendant la durée de la concession, par kilomètre exploité de la ligne de Dakar à Saint-Louis, un revenu minimum net annuel de 1.154 francs; que la compagnie sera autorisée à ouvrir à l'exploitation la nouvelle ligne, par section d'au moins 20 kilomètres, et que la garantie d'intérêt stipulée ci-dessus courra pour chaque section, à partir du jour de la mise en exploitation et au prorata de la longueur exploitée;

Considérant que la compagnie a été autorisée, par arrêté du gouverneur du Sénégal en date du 22 juillet 1883, à ouvrir à l'exploitation la section de Dakar à Rufisque, d'une longueur de plus de 20 kilomètres, et que cette section a été mise en exploitation le 23 juillet 1883; que, dès lors, la compagnie avait droit à partir de cette date à la garantie d'intérêt stipulée par l'article précité; que le ministre ne pouvait se fonder sur ce que l'exploitation s'est trouvée suspendue du 6 août au 9 novembre suivant, à la suite de pluies qui ont détérioré la voie, pour décider que la garantie d'intérêt cessait de courir pendant toute la durée de cette suspension; qu'ainsi la compagnie est fondée à demander que le chiffre du revenu minimum net garanti soit fixé à 14.984f,40 pour l'exercice 1883;

En ce qui touche les frais généraux :

Sur les conclusions tendant à faire comprendre dans les frais généraux à répartir proportionnellement aux longueurs en construction et en exploitation, les frais de constitution de la Société, de timbre des titres de consultation d'avocat, et d'achat du mobilier du service central :

Considérant qu'en vertu de la lettre de la compagnie en date du 10 mars 1882, « pendant la période de construction, les frais généraux de l'administration centrale seront répartis entre la construction et l'exploitation proportionnellement à la longueur en construction ou en exploitation », et que cette proposition a été acceptée par le Ministre de la marine et des colonies, ainsi qu'il résulte des lettres ci-dessus visées des 16 septembre et 14 octobre 1882;

Considérant que si l'achat du mobilier du service central doit être compris dans les frais généraux de l'administration centrale, il en doit être autrement, de tous les frais de constitution de la Société, et notamment de ceux de timbre des actions re-

présentant le capital de 5 millions, et de consultation d'avocat sur le pourvoi dirigé contre l'État relativement au versement de ce capital;

En ce qui touche les frais généraux du 1er juin au 23 juillet 1883 :

Considérant que la compagnie prétend faire répartir les frais généraux entre la construction et l'exploitation pour la période qui s'est écoulée du 1er juin au 23 juillet 1883, date de l'ouverture de la section de Dakar à Rufisque, et qu'elle demande de ce chef qu'une somme de 1.625 francs soit portée parmi les dépenses d'exploitation; mais que de l'accord conclu entre la compagnie et le Ministre de la marine et des colonies, par les lettres ci-dessus visées, il résulte que les frais généraux seront répartis entre la construction et l'exploitation, proportionnellement aux longueurs en construction et en exploitation, et qu'il n'est pas contesté que du 1er juin au 23 juillet 1883 aucune partie de la ligne de Dakar à Saint-Louis n'avait été mise en exploitation;

En ce qui touche lesdits frais du 23 juillet au 31 décembre 1883 :

Considérant que la section de Dakar à Rufisque ayant été mise en exploitation à partir du 23 juillet 1883, la compagnie est fondée à soutenir que depuis cette date jusqu'au 31 décembre sui vant, cette section doit, au point de vue de la répartition des frais généraux entre les longueurs en construction et en exploitation, être comprise dans les longueurs en exploitation seulement, et qu'il y a lieu de la renvoyer devant le ministre, pour qu'il soit procédé à une nouvelle répartition desdits frais;

Sur les conclusions de la compagnie tendant à ce que le chiffre du revenu brut soit fixé à 9.570 *francs pour l'exercice* 1883 :

Considérant qu'aux termes de l'article 6, § 2, de la convention, la compagnie aura la faculté de transporter gratuitement sur les sections ouvertes à l'exploitation les matériaux, le matériel et le personnel employés pour l'exécution des travaux des sections restant à construire; mais qu'en ce cas les frais d'entretien et d'exploitation afférents à ce transport seront défalqués des frais généraux d'entretien et d'exploitation pour le calcul de la garantie d'intérêt;

Considérant que la compagnie a compris dans le montant de son revenu brut les transports sur la section de Dakar à Rufisque des matériaux, du matériel et du personnel employés pour l'exécution des travaux des sections restant à construire, sans tenir compte des droits de péage; qu'ainsi elle a déclaré son in-

tention d'user de la faculté qui lui était donnée par l'article précité, mais que pour le calcul de la garantie d'intérêt, elle n'a pas défalqué des frais d'entretien et d'exploitation, les frais de même nature afférents auxdits transports; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le ministre a décidé que ces transports seraient taxés au tarif plein, qu'il y avait lieu au contraire d'appliquer exactement les conditions de l'article 6, § 2, de la convention, et qu'en conséquence la compagnie doit être renvoyée devant le ministre pour qu'il soit procédé à un nouveau règlement du compte de l'exercice 1883, en considérant les transports afférents à la construction comme effectués gratuitement en en défalquant des frais d'exploitation et d'entretien à porter au compte de garantie, la partie afférente auxdits transports;

Sur les intérêts :

Considérant qu'aux termes du § 5 de l'article 4 de l'arrêté ci-dessus visé du Ministre de la marine et des colonies, en date du 31 décembre 1883, rendu en exécution de l'article 6, § 3, de la convention, le paiement pour solde des avances de garantie à la charge du Trésor, aura lieu à Paris, dans le délai de six mois compté à partir de la date de la remise des comptes de la compagnie au Ministre de la marine et des colonies;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la compagnie n'a produit ses comptes de l'exercice 1883 que le 14 avril 1884: que, dès lors, en vertu de l'article précité, c'est seulement après l'expiration du délai de six mois à partir de ladite date, c'est-à-dire du 14 octobre 1884, que les intérêts des sommes dues par l'État pour solde des avances de garantie ont commencé à courir;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que la compagnie a demandé les intérêts des intérêts dans son mémoire enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État le 9 décembre 1885; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts, et que, dès lors, il y a lieu de décider que les intérêts auxquels elle a droit porteront eux-mêmes intérêts à son profit, à dater dudit jour... (Le chiffre du revenu minimum net garanti à la compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis est fixé à 14.984f,40. Renvoi de la compagnie devant le ministre, pour être procédé à nouveau à la répartition des frais généraux, proportionnellement aux longueurs en construction et en exploitation, en comprenant dans lesdits frais « les dépenses d'achat du mobilier du service cen-

tral », et en tenant compte de ce que du 23 juillet au 31 décembre 1883 la section de Dakar à Rufisque n'était plus en construction mais en exploitation, ainsi que pour y être procédé au règlement du compte de l'exercice 1883, en considérant comme effectués gratuitement les transports sur la section de Dakar à Rufisque, des matériaux, du matériel et du personnel employés aux sections en construction, et en défalquant des frais d'entretien et d'exploitation portés au compte de garantie, la partie desdits frais afférente à ces transports. Décisions réformées en ce qu'elles ont de contraire. Intérêts du solde des avances de garanties accordés à partir du 14 octobre 1884, et intérêts des intérêts alloués à partir du 9 décembre 1885. Dépens supportés par l'État. Surplus des conclusions de la compagnie rejeté.)

2e ESPÈCE. — [*Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis* (*Sénégal*).]

VU LA REQUÊTE de la compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — deux décisions des 28 mars et 5 juin 1884, par lesquelles le ministre de la marine et des colonies a rejeté sa demande tendant à obtenir l'allocation d'une somme de 35.202f,78, à titre d'intérêts pour retard dans le paiement de l'avance à faire à ladite compagnie par suite de l'ouverture de la section de Dakar à Rufisque; — *Ce faisant*... dire que l'État paiera à la compagnie la somme de 35.202f,78 représentant les intérêts, à partir du 22 septembre 1883, des avances dues à raison de la mise en exploitation de la section de Dakar à Rufisque; subsidiairement, dire que ces intérêts sont dus à partir du 21 janvier 1884; très subsidiairement, les allouer à partir du 19 février 1884, date du versement du cautionnement; condamner l'État aux dépens;

Vu le mémoire en défense du ministre de la marine et des colonies... tendant au rejet du pourvoi, et, subsidiairement, à ce que, conformément à l'accord intervenu entre l'État et la compagnie, les intérêts des avances dues à celle-ci ne commencent à courir que deux mois après la mise en exploitation des sections...;

Vu la convention, en date du 30 octobre 1880, passée entre le ministre de la marine et des colonies et la Société de construction des Batignolles, aujourd'hui représentée par la compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis;

Vu la loi du 29 juin 1882 qui a approuvé ladite convention;

Considérant qu'aux termes de l'art. 3, §§ 1 et 2, de la convention ci-dessus visée, la compagnie sera tenue de constituer, pour l'exécution des premiers travaux et l'achat du matériel, un capital-actions d'au moins 5 millions, qui devra être effectivement versé en argent, et que l'État lui avancera, comme complément de ce capital la somme de 12.680.000 francs; qu'il résulte de ces dispositions que le capital-actions doit être versé intégralement avant que l'État soit tenu de payer à la compagnie la somme promise à titre de complément dudit capital, et que le § 3 de l'article précité n'autorise la compagnie à réclamer la somme dont il s'agit à partir du jour de la mise en exploitation de toute section d'au moins 20 kilomètres et au prorata, que si la condition imposée par les §§ 1 et 2 du même article a été remplie;

Considérant que la mise en exploitation de la section de Dakar à Rufisque a eu lieu le 23 juillet 1883; qu'à cette date le capital-actions n'était pas intégralement versé; qu'ainsi la compagnie n'avait pas droit, à ce moment, aux avances promises par l'État;

Considérant que la compagnie soutient, il est vrai, dans ses conclusions subsidiaires, que le versement du capital-actions a été réalisé le 21 janvier 1884; qu'ainsi elle remplit toutes les obligations que lui imposait l'art. 3 de la convention, et qu'elle a droit aux intérêts à partir de cette date et sans mise en demeure préalable;

Mais considérant qu'en admettant que l'accord constaté par les lettres ci-dessus visées des 6 et 10 mars, 16 septembre et 14 octobre 1882 ait eu pour effet de dispenser la compagnie de toute demande de ces mêmes intérêts, il résulte dudit accord que, pendant un délai de deux mois à partir de l'accomplissement des obligations qui sont imposées à la compagnie par l'art. 3 de la convention, aucun intérêt de retard ne lui sera dû par l'État; qu'il est établi par l'instruction que la somme de 1.435.644f,20, représentant l'avance afférente à la mise en exploitation de la section de Dakar à Rufisque, a été payée le 20 mars 1884, moins de deux mois après le versement intégral du capital-actions; que, de tout ce qui précède, il résulte que la compagnie n'est pas fondée à réclamer des intérêts pour retard dans le paiement de ladite somme... (Rejet.)

(N° 212)

[13 janvier 1888]

Travaux publics. — Travaux préparatoires. — Ministre des travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — (Sieurs Martineau et Peyrot.)

L'entrepreneur, qui a exécuté à la tâche, sans marché régulièrement approuvé, des travaux préparatoires qui ont été suspendus par suite d'une modification de tracé, a droit au paiement intégral de ces travaux, sans tenir compte des prix inscrits dans un projet de marché, mais non a une indemnité pour faux frais et manque à gagner par suite de la suspension des travaux (*).

Lorsque l'entrepreneur a commencé des travaux sans que son marché ait été régulièrement approuvé, il ne peut exiger de l'administration, au cas où les travaux ont été confiés à un entrepreneur, une indemnité pour perte du matériel et des matériaux qu'il a approvisionnés : l'article 43 du cahier des conditions générales relatif à la résiliation pour ajournement des travaux ne lui est pas applicable (**).

(*-**) M. le commissaire du gouvernement, Valabrègue, a présenté, dans le sens de la décision du Conseil d'État, des conclusions dont voici le résumé :

« Il a fait observer, en premier lieu, que la situation des sieurs Martineau et Peyrot était tout à fait exceptionnelle; ils n'étaient point entrepreneurs d'un travail public déterminé et dont les conditions auraient été réglées par un cahier des charges régulièrement approuvé et accepté. Entre eux et l'administration, il n'existait aucun marché créant des droits à leur profit et les soumettant à des obligations vis-à-vis de l'État. Ils ont, à la vérité, souscrit successivement plusieurs soumissions pour l'exécution des travaux préparatoires du souterrain de Beynat; mais ces soumissions ne devaient devenir définitives et valables qu'après avoir reçu l'approbation de l'autorité compétente. Or, cette approbation n'a jamais été donnée; il y avait dans ces actes des projets de marché qui ne pouvaient engager ni l'administration, ni les signataires qu'autant qu'ils auraient été revêtus de l'approbation nécessaire. Cette approbation ne s'étant jamais produite; ni l'administration, ni les sieurs Martineau et Peyrot ne peuvent se prévaloir de leurs stipulations; par suite, l'administration ne peut invoquer contre les requérants la série des prix insérés dans ce projet; et, de leur côté, les sieurs Martineau et Peyrot ne peuvent s'en prévaloir pour prétendre qu'il leur est dû une indemnité à raison des travaux sur lesquels ils auraient pu compter et dont ils auraient été privés.

« Les sieurs Martineau et Peyrot ont, malgré cette absence d'approbation,

VU LA REQUÊTE des sieurs Martineau et Peyrot... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 25 avril 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Corrèze a rejeté les réclamations relatives au décompte des travaux préparatoires exécutés en régie sur la ligne du chemin de fer d'Eymoutiers à Meymac

---

exécuté les travaux préparatoires qui leur ont été commandés par les ingénieurs de l'État; sous leur direction ou sous celle de leurs agents, ils ont fait des travaux pour lesquels ils ont reçu des mandats de paiement s'élevant à la somme de 26.334f,17; ils ont touché cette somme qui, pour eux, constitue seulement un acompte et qui, pour l'administration et le conseil de préfecture, représente le paiement intégral des sommes dont les requérants pouvaient légitimement se prétendre créanciers.

« Les mémoires, sur lesquels ces mandats ont été délivrés, ont été établis en faisant application des prix portés à la soumission non approuvée. Les experts, d'un commun accord, reconnaissent qu'ils sont inférieurs à la dépense totale réellement faite et qui s'élève à 38.575f,50. C'est cette dernière somme que réclament les requérants et ils nous semble, messieurs, qu'il est difficile de repousser leur prétention.

« En effet, les sieurs Martineau et Peyrot n'étaient pas des entrepreneurs. Ils travaillaient à la tâche; l'administration pouvait suspendre les travaux, les faire cesser complètement sans être tenue de prévenir à l'avance, et sans encourir la moindre responsabilité; d'autre part, les requérants en qualité de tâcherons pouvaient réclamer le montant des dépenses réellement faites par eux, à moins que, par une convention expresse ou un accord tacite, des prix eussent été établis et fixés pour chaque nature d'ouvrages exécutés par eux. De *convention expresse*, il n'en existe pas en dehors des soumissions non approuvées et par suite sans valeur. Le conseil de préfecture a vu, au contraire, *un accord tacite* dans la rédaction des mémoires consécutifs, dans leur approbation par l'administration, et enfin dans l'acceptation des mandats de paiement qui ont été touchés par les requérants. Il est vrai, messieurs, que ces mémoires ont été rédigés par les entrepreneurs et qu'il a été fait application des prix déterminés dans les soumissions non approuvées. Mais il faut remarquer, qu'à l'exception de deux, ces mémoires ont été dressés avant que les sieurs Martineau et Peyrot eussent appris que leur marché n'était pas approuvé; ils pouvaient espérer que cette approbation ne ferait point défaut à des projets dont l'exécution était poursuivie par les ingénieurs de l'État.

« Les deux derniers mémoires, datés des 15 et 20 avril 1878, sont bien établis après que le tracé définitif, modifiant l'avant-projet, avait été approuvé: mais si, à cette date, les requérants ne pouvaient plus compter sur la réalisation du marché projeté, ils pouvaient espérer que les travaux préparatoires à exécuter suivant ce tracé définitif leur seraient confiés et qu'ils pourraient ainsi se couvrir des frais de toute nature qu'ils avaient été obligés de faire en vue de l'exécution des premiers travaux. Dès qu'ils ont appris que d'autres entrepreneurs en avaient été chargés, ils ont réclamé pour obtenir la rémunération des dépenses qu'ils avaient faites. A ce moment ils n'étaient point fondés à faire cette réclamation; les mémoires qu'ils avaient adressés à l'administration n'étaient que les mémoires provisoires, en vue de recevoir des acomptes sur les travaux exécutés par eux, et l'ingénieur leur faisait espérer que le décompte général et définitif de leurs travaux serait bientôt dressé.

et à la perte de leurs installations; — *Ce faisant, attendu* que, depuis la fin de septembre 1877 jusqu'au 3 avril 1878, ils ont travaillé en régie sous la direction des ingénieurs de l'État aux travaux préparatoires de la ligne; que, si, contrairement à une lettre de l'ingénieur en date du 5 avril 1878, l'administration n'a

---

Ce décompte n'a jamais été établi, et ce sont les experts eux-mêmes qui ont reçu la mission de fixer quelle était la quantité des travaux exécutés par les requérants, et quelle en était la valeur et le montant.

« *En résumé*, a dit M. le commissaire du gouvernement, nous pensons que l'administration ne pouvait opposer aux requérants les stipulations du projet de soumission non approuvé; que ceux-ci étant de simples tâcherons, travaillant en régie pour le compte de l'administration, ont droit au paiement de toutes les dépenses réellement effectuées par eux pour l'exécution des travaux, dirigés par les ingénieurs, à moins qu'il ne fût établi qu'en vertu d'une convention expresse ou d'un accord tacite, ils avaient consenti des prix pour chaque nature d'ouvrage. Cette convention expresse, cet accord tacite n'existant pas, nous estimons que c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de leur allouer la somme de 38.575f,50 à laquelle les experts avaient évalué les dépenses faites par eux.

« Passant à la question d'indemnité, M. Valabrègue a fait observer que les entrepreneurs n'étaient pas fondés à se plaindre de la cessation absolue des travaux et à demander une indemnité forcée pour faux frais et manque à gagner. Travaillant à la tâche, il ne pouvaient compter sur d'autres travaux que ceux qu'ils exécutaient au jour le jour. L'administration n'avait pris à leur égard aucun engagement; elle n'était liée par aucun marché de travaux qui aurait permis aux requérants de réclamer une indemnité pour le cas où une certaine quantité des travaux prévus au marché leur aurait été retirée.

« D'ailleurs, messieurs, le projet de soumission prévoyait seulement 40.000 fr. de travaux, et les sieurs Martineau et Peyrot en ont exécuté jusqu'à concurrence de la somme de 38.575 francs. Ni en fait, ni en droit, la réclamation des requérants ne saurait être accueillie. Si les sieurs Martineau et Peyrot avaient été liés par un marché de travaux publics, la cessation absolue des travaux, ordonnée par les ingénieurs, aurait entraîné la résiliation de l'entreprise, et les entrepreneurs auraient été fondés, aux termes de l'article 43 du cahier des clauses et conditions générales de 1866, à réclamer la reprise du matériel dans lequel auraient pu être comprises les installations faites en vue de l'exécution des travaux; ils auraient été fondés aussi à demander que l'État prît en charge les matériaux approvisionnés, sauf certaines réserves. Mais il n'existait aucun marché entre l'État et les requérants; par suite, ceux-ci ne pouvaient se prévaloir des dispositions des articles 34 et 43 du cahier des clauses et conditions générales pour demander le paiement du matériel, des approvisionnements et des installations. A la vérité, les requérants prétendent qu'ils en avaient réclamé la reprise par l'État et qu'en faisant dresser un inventaire contradictoire et en conservant la clef des baraques, l'administration avait pris l'engagement de conserver ce matériel et ces approvisionnements.

« La demande adressée par les requérants ne pouvait avoir pour effet d'obliger d'État à assurer la conservation du matériel et des approvisionnements. Les requérants auraient dû faire nommer un gardien ou préposer à la garde de ces objets tel agent qu'ils auraient choisi, sauf à réclamer le montant

pas fait régler le décompte de leurs travaux, les experts sont d'accord pour reconnaître que le montant de leurs dépenses s'est élevé à 38.575f,51 sur lesquels ils n'ont reçu que 26.334f,17 par application des prix portés dans une soumission du 26 novembre 1877; que cette convention, qui n'a été ni approuvée par le Ministre des travaux publics ni exécutée par les ingénieurs n'étant pas opposable aux tâcherons, ceux-ci ont droit au paiement intégral des dépenses faites pour le compte de l'État, et en outre à une idemnité de 15 p. 100 sur le montant des travaux pour faux frais et perte de bénéfices; attendu, en ce qui touche les installations, que l'administration en avait accepté la surveillance en prenant charge des objets réunis sur les chantiers lors de la brusque suspension des travaux et que le conseil de préfecture, faisant supporter par l'État le prix du matériel et des approvisionnements inventoriés, devaient, par les mêmes motifs, allouer aux requérants une indemnité pour la perte de leurs installations; condamner l'État à payer aux sieurs Martineau et Peyrot: 1° la somme de 12.241f,54 pour solde des travaux exécutés; 2° la somme de 5.786f,33 pour faux frais et manque à gagner; 3° celle de 4.678f,34 pour perte d'installations, le tout avec intérêts et intérêts des intérêts; mettre à la charge de l'État les dépens et les frais d'expertise;

Vu les observations du Ministre des travaux publics... tendant au rejet de la requête avec dépens, par le motif, en ce qui touche les travaux exécutés, que le montant en a été accepté sans res-

---

des frais de garde au cas où l'État aurait été condamné à reprendre le matériel et les approvisionnements. Ces frais n'auraient pu être considérés comme frustratoires, car ils auraient eu pour objet d'assurer la conservation d'un matériel et d'approvisionnements, sur lesquels il y avait contestation. L'inventaire descriptif qui a été dressé n'a pu avoir pour conséquence de mettre à la charge de l'État la garde de ces objets et de faire peser sur lui une responsabilité qui, en principe, ne lui incombait pas... Pas plus encore, la remise des clefs des magasins n'a pu avoir une pareille conséquence. D'ailleurs, messieurs, l'administration s'est refusée à accepter ces clefs qui, envoyées aux requérants, ont été retournées par eux à un agent secondaire et non commissionné qui n'avait pas qualité pour les recevoir ni pour engager la responsabilité de l'État.

« De toutes ces circonstances, il résulte pour nous que la garde du matériel et des approvisionnements appartenait exclusivement aux requérants, propriétaires de ces objets; que l'administration n'ayant accompli aucun acte qui puisse engager sa responsabilité, la perte, causée par un défaut de surveillance, est imputable aux requérants seuls, qui seuls doivent en supporter les conséquences, alors surtout que c'est en méconnaissant les injonctions des ingénieurs qu'ils ont laissé sur les chantiers les objets leur appartenant. (Extrait du *Rec. des arr. du C. d'État.*)

triction ni réserve; que, d'ailleurs, il a été réglé, conformément aux énonciations d'un contrat, que les tâcherons ne peuvent plus contester, puisqu'il l'ont exécuté de leur plein gré, à leurs risques et périls avant qu'il fut devenu définitif; qu'ils ne sauraient prétendre à indemnité pour faux frais et manque à gagner, alors que l'État n'avait pris envers eux aucun engagement, et pour perte d'installations dont l'administration n'avait à aucun titre la surveillance; et par voie de recours incident à ce que l'État soit déchargé de l'indemnité de 10.179f,47 pour perte de matériel et d'approvisionnement, attendu que l'acceptation irrégulière par un agent subalterne de la clef d'un magasin et l'inventaire descriptif du matériel non signé par les tâcherons ne suffisent pas à constituer l'État responsable d'un matériel et d'approvisionnements qu'il n'était pas obligé de reprendre et dont la garde lui incombait d'autant moins que les ingénieurs en avaient prescrit l'enlèvement par des ordres formels des 13 mai et 26 juin 1878;

Vu le mémoire en réplique des sieurs Martineau et Peyrot... tendant aux mêmes fins que le premier et au rejet du recours incident, attendu que l'existence d'un inventaire contradictoire dressé par l'ordre de l'ingénieur et la remise des clef des magasins suffisent à établir que l'administration a reconnu l'obligation de garder à son compte le matériel et les approvisionnements, et que, dès lors, elle doit répondre de leur disparition;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

SUR LES CONCLUSIONS *des sieurs Martineau et Peyrot tendant au remboursement integral du prix des travaux exécutés par eux et au paiement d'une indemnité de* 5.876f,33 *pour faux frais et manque à gagner :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, du mois de novembre 1877 au mois d'avril 1878, les requérants ont exécuté à la tâche, sous la direction des ingénieurs de l'État, des travaux préparatoires dont la dépense s'est élevée à 38.575f,51 et qui ont été suspendu par suite d'une modification dans le tracé de la ligne; que, dans ces circonstances, si l'administration doit payer le prix intégral des travaux exécutés par ses ordres, et s'il y a lieu de réformer sur ce point l'arrêté du conseil de préfecture, les sieurs Martineau et Peyrot, en l'absence de tout marché régulièrement approuvé, ne sauraient prétendre à aucune indemnité;

Sur les conclusions des sieurs Martineau et Peyrot tendant à l'allocation d'une somme de 4.678f,34 *pour perte d'installation : — Et sur le recours incident du Ministre des travaux publics*

tendant à ce que l'arrêté du conseil de préfecture soit réformé dans celle de ses dispositions par laquelle l'État a été condamné à payer une somme de 10.179f,47 pour perte de matériel et d'approvisionnements :

Considérant que les sieurs Martineau et Peyrot ne justifient d'aucun titre ou qualité leur conférant le droit d'obliger l'administration à reprendre les approvisionnements et le matériel réunis et les installations faites avant l'approbation de leur marché; que, si, contrairement aux injonctions des ingénieurs, ils ont laissé sur les chantiers les installations et matériaux à eux appartenant, ils n'établissent pas que l'État en ait pris charge et doive en supporter la perte; qu'il y a lieu par suite de rejeter le recours sur ce chef et de faire droit au recours incident du ministre;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a accordé aux requérants les intérêts des sommes à eux dues à partir du 10 novembre 1884; que ceux-ci ont demandé en outre les intérêts des intérêts dans un mémoire produit devant le Conseil d'État le 28 novembre 1885; qu'à cette date il leur était dû plus d'une année d'intérêts et que leur réclamation sur ce point est fondée;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de mettre à la charge de l'État la totalité des frais d'expertise... (L'État est condamné à payer aux sieurs Martineau et Peyrot la somme de 12.241f,54 pour solde des travaux exécutés par eux. Il est déchargé de la condamnation à une indemnité de 10.179f,47 pour perte de matériel et d'approvisionnements. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les sieurs Martineau et Peyrot auront droit aux intérêts des sommes à eux dues à compter du 28 novembre 1885. L'État supportera les frais d'expertise et moitié des dépens exposés devant le Conseil d'État. Surplus des conclusions des sieurs Martineau et Peyrot et du ministre rejeté.)

(N° 215)

[20 janvier 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Loi du 21 mai 1836.

Annualité. — Changement de domicile après le 1er janvier:

maintien de l'imposition pour l'année entière au lieu de l'ancienne résidence (Laurent, 1re *esp.*).

Voiture suspendue et attelée : imposition due, bien que la voiture soit impropre au transport des matériaux (Auriault, 2e *esp.*)

1re ESPÈCE. — (*Sieur Laurent Thomas.*)

(Recours contre un arrêté du 15 octobre 1886 ; Vosges ; prestations en nature ; 1886 ; commune de Bellefontaine) ;

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 5 de la loi du 28 juillet 1824... ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au 1er janvier 1886, le sieur Laurent habitait la commune de Bellefontaine, où il a été imposé, pour ladite année, sur le rôle de la contribution personnelle ; qu'ainsi en admettant même qu'il ait, postérieurement au 1er janvier 1886, cessé d'habiter ladite commune, ce fait ne saurait être de nature à lui faire accorder la décharge qu'il sollicite ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation... (Rejet.)

2e ESPÈCE. — (*Sieur Auriault.*)

(Recours contre un arrêté du 10 septembre 1886 ; Deux-Sèvres ; prestations en nature ; 1886 ; commune d'Aiffres ; cheval et voiture. — La voiture du requérant est suspendue et absolument impropre au transport des matériaux. — Rejet : aucune disposition de loi n'exempte de la prestation les voitures suspendues ; le sieur Auriault ne conteste pas qu'il possède une voiture et un cheval dans la commune d'Aiffres ; dès lors, c'est avec raison qu'il a été imposé et maintenu au rôle des prestations dans ladite commune à raison desdits éléments.)

(N° 214)

[20 janvier 1888]

Cours d'eau non navigables. — Associations syndicales. — Curage. — Anciens usages. — (Sieur Vaqué.)

Réclamations. Délai. — Déchéance d'un recours formé plus de trois mois après la publication des rôles.

Curage. Ancien usage. — Un propriétaire compris dans le

périmètre d'un syndicat qui, aux termes des anciens usages, n'est tenu des frais de curage que proportionnellement à la surface du terrain qu'il possède n'a pu être imposé à une cotisation supérieure, par une simple délibération du syndicat approuvée par le préfet. — Aux termes des articles 1er et 2 de la loi du 14 floréal an XI, la modification apportée aux anciens usages ne pouvait résulter que d'un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique (*).

(Recours contre un arrêté du 14 octobre 1886; Pyrénées-Orientales; rejetant la demande en réduction des taxes syndicales auxquelles le requérant a été imposé, en 1883, 1884, 1885 et 1886, sur les rôles du syndicat du canal des Quatre-Cazals, pour l'entretien dudit canal);

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 14 floréal an XI, 21 avril 1832, et 21 juin 1865;

EN CE QUI CONCERNE *les taxes afférentes aux années* 1883 *et* 1884 : — Considérant qu'en vertu de l'article 15 de la loi du 21 juin 1865, les taxes syndicales sont recouvrées comme en matière de contributions directes, et qu'aux termes de l'article 28 de la loi du 21 avril 1832, les réclamations contre lesdites contributions doivent être présentées dans les trois premiers mois de l'émission des rôles;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les rôles du syndicat du canal des Quatre-Cazals, pour les années 1883 et 1884, ont été publiés les 27 janvier 1883 et 10 août 1884; que la demande en réduction du sieur Vaqué a été enregistrée à la préfecture des Pyrénées-Orientales seulement à la date du 30 mars 1886, c'est-à-dire après l'expiration du délai ci-dessus visé, et que, dès lors, ladite demande n'est pas recevable;

En ce qui concerne les taxes afférentes aux années 1885 *et* 1886 : — Considérant qu'aux termes des articles 1 et 2 de la loi du 14 floréal an XI, il doit être pourvu au curage des canaux et rivières non navigables selon la manière prescrite par les anciens règlements ou d'après les usages locaux; que, d'autre part, lorsque l'application des règlements ou l'exécution du mode consacré par l'usage éprouve des difficultés, ou lorsque des changements survenus exigent des dispositions nouvelles, il doit y être pourvu par le gouvernement dans un règlement d'administration publique, rendu sur la proposition du préfet, de

---

(*) Voy. Table générale, 1875-1884, p. 420 (*Rec. des arr. du C. d'État*).

manière que la quotité de la contribution de chaque imposé soit toujours relative au degré d'intérêt qu'il aura aux travaux à effectuer;

Considérant qu'aux termes des anciens usages, la part contributive aux dépenses d'entretien du canal des Quatre-Cazals doit être supportée par chaque propriétaire compris dans le périmètre du syndicat, proportionnellement à la surface qu'il possède; que, si une délibération du 26 mars 1876 a décidé que désormais les parcelles inférieures à 10 ares seraient comptées comme ayant cette étendue, il est établi par l'instruction que ladite délibération, approuvée seulement par le préfet, n'a pas été suivie d'un décret rendu dans les formes exigées par l'article 2 précité; qu'ainsi la délibération dont s'agit est nulle et non avenue, et que les anciens usages doivent être considérés comme continuant à être en vigueur; qu'il suit de là que le requérant est fondé à s'en prévaloir pour soutenir que sa part contributive aux dépenses d'entretien du canal des Quatre-Cazals doit être établie, pour les années 1885 et 1886, sur la contenance d'un are 35^{m},9... (Le sieur Vaqué sera imposé, pour les années 1885 et 1886, seulement d'après une superficie d'un are 35^{m},9. Décharge de la différence. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus rejeté.)

(N° 215)

[20 janvier 1888]

Cours d'eau non navigables. — Syndicat autorisé par le préfet. — Recours pour excès de pouvoirs. — (Sieur Gardès.)

Le propriétaire compris dans le périmètre d'une association autorisée, n'est pas recevable à demander directement au Conseil d'État l'annulation de l'arrêté qui a autorisé la constitution de l'association. — Il pouvait contester devant le conseil de préfecture sa qualité d'associé et la validité de l'acte d'association.

PROCÉDURE. — *Demande en suppression de passages de mémoire injurieux et en dommages-intérêts : suppression ordonnée de ces passages et considérée comme réparation suffisante du préjudice causé.*

VU LE RECOURS formé par le sieur Gardès... tendant à ce qu'il

plaise au Conseil annuler — un arrêté du préfet de Lot-et-Garonne, du 1er décembre 1879, constitutif du syndicat de la Mazière; — *Ce faisant, attendu* que ledit arrêté n'a jamais été notifié au requérant dont la réclamation, présentée dans les trois mois du jour du premier avertissement des taxes à payer, est recevable; que, d'une part, le syndicat a été formé en violation des articles 11 et 12 de la loi du 21 juin 1865 et de l'article 5 du décret du 17 novembre 1865; que, d'autre part, les manœuvres du sieur Gourrin, promoteur dudit syndicat, sont de nature à en entraîner la nullité;

Vu le mémoire en défense du sieur Gourrin, dans lequel, après avoir affirmé que toutes les formalités légales ont été remplies, il déclare protester contre les imputations dirigées contre lui par le sieur Gardès et conclut au rejet du recours, à la suppression des passages injurieux pour lui et à la condamnation du sieur Gardès, à raison des injures contenues dans ces passages, à 5.000 francs de dommages-intérêts;

Vu les observations du Ministre de l'agriculture... dans lesquelles il conclut au rejet du pourvoi, par les motifs que le sieur Gardès qui a formé une demande en décharge de taxes devant le conseil de préfecture motivée sur l'irrégularité de l'arrêté attaqué, n'est pas recevable à introduire un recours direct devant le Conseil d'État; que, d'ailleurs, ce recours est tardif ayant été présenté plus de trois mois à partir non seulement du jour du premier avertissement des taxes à payer, mais même de la date du 24 mars 1884 à laquelle le conseil de préfecture a été saisi de la demande en décharge;

Vu la loi du 21 juin 1865, article 17;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Vu le décret du 22 juillet 1806;

Vu la loi du 29 juillet 1881, article 41;

SANS QU'IL SOIT BESOIN DE STATUER *sur la fin de non-recevoir tirée de ce que le recours aurait été formé tardivement :*

Considérant que le sieur Gardès, qui avait saisi le conseil de préfecture dans le délai de quatre mois fixé par l'article 17 de la loi du 21 juin 1865 et qui pouvait, aux termes dudit article, contester devant ledit conseil soit sa qualité d'associé, soit la validité de l'association autorisée par l'arrêté du préfet de Lot-et-Garonne en date du 1er décembre 1879, n'est pas recevable à se pourvoir directement devant le Conseil d'État, pour excès de pouvoir contre ledit arrêté;

Sur les conclusions du sieur Gourrin, président du syndical, à

fin de suppression d'un passage injurieux du recours et de condamnation du sieur Gardès en 5.000 *francs de dommages-intérêts :*

Considérant que le passage du mémoire du sieur Gardès commençant par ces mots : « *mais il y a plus...* » et se terminant par ceux-ci : « *...l'indélicatesse du procédé,* » contient contre le sieur Gourrin des imputations injurieuses et qu'il y a lieu d'en prononcer la suppression; que par cette suppression le sieur Gourrin obtient une réparation suffisante... (Recours du sieur Gardès rejeté. Est supprimé le passage du mémoire du sieur Gardès commençant par ces mots « *mais il y a plus...* » et se terminant par ceux-ci « *...l'indélicatesse du procédé,* » Conclusions du sieur Gourrin à fin de dommages-intérêts rejetées.)

(N° 216)

[20 janvier 1888]

Domaine public. — Délimitation. — Acte administratif. — Renvoi de l'autorité judiciaire. — Recours pour excès de pouvoirs. — Procédure. — Ministère d'avocat. — (Consorts Coursault.)

Lorsqu'au cours d'une instance portée devant les tribunaux judiciaires les parties sont renvoyées pour faire déterminer préjudiciellement par l'autorité administrative les limites du domaine public, le recours au Conseil d'État contre l'arrêté de délimitation ne peut pas être formé sans le ministère d'un avocat au Conseil, lorsqu'il n'est fondé ni sur l'incompétence du préfet ni sur un excès de pouvoirs, et qu'il tend seulement à faire modifier les limites arrêtées par le préfet pour erreur d'appréciation.

Un particulier a-t-il qualité pour intenter une action intéressant le domaine public? (*)

(*) M. le commissaire du gouvernement Le Vavasseur de Précourt, a conclu en ces termes :

« Le Conseil d'État est appelé à statuer sur une question de délimitation du domaine public, qui se présente dans des conditions toutes spéciales. Les requérants bien loin de prétendre que l'arrêté de délimitation a été trop étendu et a compris des propriétés privées dans le domaine public, soutiennent, au contraire, que la délimitation est trop restrainte et a laissé en dehors du domaine public des terrains qui en font légalement partie.

« Il s'agit d'une délimitation d'un bras navigable de la Sèvre-Niortaise. Un

Vu la requête des consorts Coursault... par laquelle il est exposé que, dans une instance engagée entre la commune de Sansais et les requérants, relativement à la propriété du sol sur lequel a été construite, aux abords du pont de la Garette à Coulon, une maison qui a été achetée par les sieur et dame Jean

---

pont, destiné à relier deux chemins vicinaux, a été construit en 1846; il vient d'être racheté par le département. Avant la construction du pont, le chemin vicinal de la commune de Sansais aboutissait à une cale servant de port d'embarquement au bac et d'abreuvoir pour les chevaux. C'est à ce point que furent établis, en 1846, les pieux en pilotis, supportant, à l'entrée du pont, la maison du gardien chargé du péage; plus tard, les pilotis furent remplacés par des fondations en briques. Dans l'acte de rachat, les concessionnaires obtinrent l'insertion d'une clause réservant leur droit à la jouissance de cette maison, jusqu'à l'époque où la concession rachetée aurait expiré, sauf le cas où une action en revendication serait exercée par la commune de Sansais. Les concessionnaires vendirent leurs droits sur cette maison aux consorts Coursault, mais la commune de Sansais assigna ceux-ci devant le tribunal de Niort, soutenant que la maison était établie sur le sol de l'ancien chemin vicinal, faisant partie du domaine public communal, et les mettant en demeure de la démolir. Le tribunal, se fondant sur ce que la solution du litige dépendait de la question de savoir si, avant la constrution du pont, le terrain sur lequel est édifiée la maison faisait partie du lit de la rivière et du domaine public national, ou s'il dépendait du chemin vicinal et du domaine public communal sursit à statuer jusqu'à ce que l'autorité administrative ait fixé les limites de la Sèvre, telles qu'elles existaient en 1846.

« Le préfet, par l'arrêté attaqué, fixa alors les limites anciennes de la rivière, en laissant en dehors du tracé de la délimitation, le terrain litigieux: cet arrêté a été déféré au Conseil d'État, sous forme de recours pour excès de pouvoirs, et sans ministère d'avocat. Cette requête est-elle recevable?

« En premier lieu, les requérants ont-ils qualité? La contestation est, en réalité, entre deux domaines publics, le domaine national et le domaine communal, et un particulier n'a aucun droit, en principe, à se faire le défenseur d'office du domaine public national. Un arrêt du Conseil d'État (23 janvier 1880, p. 113) (*Rec. des arr. du C. d'État*) a rejeté comme non recevable une requête d'un riverain de la Loire, le sieur Boitard, contre trois arrêtés du préfet de Loir-et-Cher, autorisant un sieur Yvonneau à élever, au droit de sa propriété, une construction sur le chantier de la Loire, dépendant du domaine public. Mais le défaut de qualité ne nous paraît pas pouvoir être opposé, par ce motif qu'il s'agit d'une affaire, venant après jugement et sursis de l'autorité judiciaire, que les deux parties, figurant dans l'instance judiciaire, doivent avoir les mêmes droits, que la commune aurait certainement été recevable à attaquer l'arrêté de délimitation, s'il avait englobé dans le lit du fleuve un terrain qu'elle prétendait lui appartenir, et que les consorts Coursault ont un intérêts certain à contester une délimitation qui consacre le droit de propriété de la commune.

« Si donc les requérants ont qualité, ont-ils pu se pourvoir au Conseil d'État, sans ministère d'avocat, comme en matière d'excès de pouvoirs? L'affaire rentre dans le contentieux de l'interprétation, ou plutôt dans le contentieux de la question préjudicielle et du sursis judiciaire, car le tribunal s'est

Coursault des anciens concessionnaires du pont, le tribunal civil de Niort a sursis à statuer jusqu'à ce que le préfet ait déterminé les limites du lit du vieux bras de la Sèvre, dit de Sevreau, au point litigieux, en 1846, c'est-à-dire avant la construction du pont; qu'en déterminant, par son arrêté du 5 juin 1886, la limite

---

arrêté, non pas devant un acte administratif douteux à interpréter, mais devant une situation administrative, une délimitation du domaine public à préciser par un acte de l'autorité compétente. Les affaires contentieuses, introduites, après renvoi ou jugement de sursis de l'autorité judiciaire, diffèrent essentiellement des affaires pour excès de pouvoirs. Elles ne sont pas assujetties aux mêmes délais. Un acte, contre lequel les délais de recours pour excès de pouvoirs sont expirés depuis longtemps, peut être déféré au Conseil d'État, sur renvoi de l'autorité judiciaire, l'acte n'est pas annulé, il est déclaré non valable, et le Conseil d'État peut substituer une autre décision à celle qui lui est déférée. Ces recours, bien que la jurisprudence admette qu'ils puissent être adressés au Conseil d'État, *omisso medio*, sans être soumis au ministre, par exemple, il s'agit d'un acte préfectoral, ne présentent donc aucun des caractères du recours pour excès de pouvoirs. Or, en principe, il ne suffit pas de donner aux griefs évoqués une apparence d'excès de pouvoirs, pour transformer une affaire, rentrant dans le contentieux ordinaire, en affaire d'excès de pouvoirs : décider autrement, se serait porter atteinte au privilège des avocats au Conseil d'État.

« Le recours, par lui-même, n'a donc pas le caractère d'un recours pour excès de pouvoirs. Aurait-il ce caractère, à raison des conditions spéciales de l'affaire? Ce n'est qu'à titre subsidiaire, et sous toutes réserves, que nous examinerons en fait, cette seconde question.

L'excès de pouvoirs consisterait-il dans l'incompétence du préfet? le préfet peut-il reconnaître les limites anciennes du domaine public, comme il peut fixer les limites actuelles de ce domaine? Ce pouvoir n'a jamais été contesté au préfet avant 1873, et il nous semble dériver du droit de conservation du domaine public dévolu à l'administration par la loi des 22 décembre 1789-8 janvier 1790. Cet intérêt de conservation existe dans le passé aussi bien que dans le présent, pour le maintien des droits de l'État sur ce domaine imprescriptible et inaliénable. La jurisprudence, attestée par de nombreux arrêts, a-t-elle été modifiée par un arrêt Guillié (Conflit 1er mars 1873) (*Ann.* 1874, p. 178)? Cet arrêt décide que, si, en cas de contestations sur les limites actuelles de la mer et des cours d'eau navigables, la détermination de ces limites par l'autorité administrative est préjudicielle à toute décision de l'autorité judiciaire, il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de rechercher les limites anciennes, et que, dans ce cas l'autorité judiciaire n'est pas obligée de surseoir jusqu'à ce que l'autorité administrative ait fixé les limites de la rivière avant l'exécution des travaux qui auraient surélevé le niveau des eaux. Dans ce cas, l'intérêt de la conservation actuelle du domaine public n'est pas engagé; mais de ce que le tribunal peut passer outre au jugement du fond, sur la question d'indemnité, il ne s'ensuit pas qu'en cas de contestation sérieuse. il ne puisse demander à l'autorité administrative l'interprétation d'un état de chose ancien, qu'elle a seule qualité pour déterminer la délimitation du domaine public, constituant essentiellement, à toute époque, une attribution de cette autorité : c'est ce que décide, en termes exprès, un arrêt du Tribunal des

ancienne du domaine public suivant la ligne rouge A B, figurée au plan y annexé, le préfet a laissé en dehors du domaine public une partie du lit de la rivière, anciennement recouverte par les eaux, ainsi qu'il résulte dudit plan ; pourquoi les requérants concluent à ce qu'il plaise au Conseil annuler — ledit arrêté pour excès de pouvoirs et dire que la limite ancienne du vieux bras de la Sèvre sur la rive gauche sera déterminée par une ligne droite joignant les points C et D du plan ;

Vu le mémoire en défense de la commune de Sansais... tendant à ce que le pourvoi soit rejeté, attendu qu'aucun excès de pouvoirs n'est relevé contre l'arrêté attaqué, et qu'il n'appartient pas au Conseil d'État de subsituer une nouvelle délimitation à celle qui a été opérée par ledit arrêté ;

Vu les observations du ministre des travaux publics... tendant au rejet du pourvoi, attendu que l'arrêté du préfet des Deux-Sèvres n'est entaché d'aucun excès de pouvoirs et ne peut être attaqué au fond par la voie contentieuse ;

Vu les lois des 22 décembre 1789-8 janvier 1790, 22 novembre-1er décembre 1790 et 19-22 juillet 1791 ;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et du 24 mai 1872 ;

CONSIDÉRANT qu'une contestation s'étant élevée entre la commune de Sansais et les consorts Coursault relativement à la propriété d'un terrain sur lequel existe une maison achetée par l'auteur des consorts Coursault des anciens concessionnaires du

---

conflits du 22 avril 1882, p. 380 (affaire des îles de l'archipel Chaussey) (*Rec. des arr. du C. d'État*).

« Si l'acte attaqué n'est pas entaché d'incompétence, est-il cependant entaché d'une violation de la loi ? Pour rattacher aux recours pour excès de pouvoirs les affaires ordinaires de délimitation, on dit qu'il y a excès de pouvoirs dans le fait d'incorporer, par un simple acte de délimitation dans le domaine public, des propriétés particulières, dont les propriétaires ne peuvent être dépossédés que suivant les formes spéciales fixées par la loi sur l'expropriation ? Mais, dans l'affaire actuelle, cet argument ne peut pas être produit, puisque les requérants ne revendiquent pas la propriété du terrain litigieux et n'invoquent aucun moyen d'excès de pouvoirs : leur recours, dans la forme où il est présenté, est donc non recevable.

« Si la question du fond devait être abordée, nous serions d'avis de la soumette à l'examen préalable d'un inspecteur général des ponts et chaussées : elle est très délicate. Le préfet n'a-t-il pas laissé, en dehors de la délimitation, de terrains couverts par les eaux en 1846 ? Spécialement, les cales d'embarquement, bien qu'excédant et dépassant le tracé parallèle des rives ne font-elles pas partie du domaine public fluvial ? Mais la solution que nous donnons à la question de forme et de recevabilité s'oppose à ce que nous discutions la question, au fond. Nous concluons au rejet de la requête comme non recevable ».

pont de Garette, sur le vieux bras de la Sèvre-Niortaise, dit de Sevreau, le tribunal civil de Niort a, par jugement du 4 mars 1885, sursis à statuer jusqu'à ce que l'autorité administrative ait déterminé les limites, au point litigieux, du lit du bras de Sevreau en 1846;

Considérant qu'à l'appui du recours par eux formé contre l'arrêté par lequel le préfet des Deux-Sèvres a, sur le renvoi ainsi ordonné, fixé les limites du lit de la Sèvre, les consorts Coursault n'invoquent aucun moyen tiré, soit de ce que le préfet aurait violé les formes prescrites par la loi, soit de ce qu'il aurait excédé sa compétence en incorporant au domaine public, sans qu'il eût été procédé aux formalités exigées par la loi du 3 mai 1841, une propriété privée; qu'ils soutiennent que le préfet aurait laissé, en dehors des limites du domaine public, une partie du lit de la Sèvre, et demandent au Conseil de substituer à la ligne passant par les points A et B du plan annexé à l'arrêt attaqué et déterminant, aux termes dudit arrêté, la limite ancienne du domaine public, une autre ligne passant par les points C et D; que la prétendue erreur d'appréciation relevée par les requérants ne saurait leur ouvrir un recours pour excès de pouvoirs; qu'en admettant que, à raison de ce que l'arrêté attaqué a été pris au cours d'une instance pendante devant l'autorité judiciaire et sur le renvoi ordonné par cette autorité, les requérants fussent recevables à demander au Conseil d'État d'en modifier les dispositions, leur pourvoi à cet effet n'aurait pu être introduit que dans les formes prescrites pour les affaires contentieuses par le décret du 22 juillet 1806 et n'aurait pas bénéficié de la dispense du ministère d'avocat accordée par le décret du 2 novembre 1864 aux recours pour excès de pouvoirs; que la requête des consorts Coursault n'ayant pas été présentée par le ministère d'un avocat au Conseil d'État doit donc être déclarée non recevable... (Rejet.)

(N° 217)

[20 janvier 1888]

Travaux publics. — Communes. — Travaux destinés à protéger les villes contre les inondations. — Décompte. — (Sieur Cauquil contre ville de Florensac.)

Retard dans la livraison des terrains par la ville ayant eu

pour conséquence des déplacements de chantiers et des fausses manœuvres. Indemnité accordée.

Déblais provenant d'emprunts prévus : prix unique, encore bien que la majorité des déblais aurait été prise à l'emprunt le plus éloigné.

Sujétions : plus-value réclamée — pour rejointoiement : rejet : il n'a pas été prescrit de travail exceptionnel ; — pour contreforts : rejet : l'entrepreneur s'est engagé dans la soumission à exécuter aux prix du bordereau tous les travaux d'exhaussement de la digue et les contreforts qui ont été exécutés en vue de ce travail ; — pour excédent de transport des déblais et reprise : indemnité allouée ; — pour difficultés d'accès : rejet : grief non justifié.

VU LA REQUÊTE... pour le sieur Cauquil... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, en date du 22 juin 1881, par lequel le conseil de préfecture de l'Hérault a rejeté en presque totalité ses réclamations relatives au règlement du décompte des travaux exécutés par lui pour protéger la ville de Florensac contre les inondations de la rivière de l'Hérault; — *Ce faisant, attendu* qu'en la forme l'arrêté attaqué doit être annulé comme insuffisamment motivé; qu'au fond il doit être indemnisé des pertes de temps et de la dépréciation du matériel provenant tant du retard apporté dans la livraison des terrains que dans les changements apportés au projet par l'administration : qu'il a droit à une plus-value d'extraction de 0f,45 par mètre cube de déblais de tuf extraits du coteau de Piquelarié au lieu de terre argileuse prévue au bordereau, et à une plus-value de 0f,48 par mètre cube des mêmes déblais pour excédent de transport; qu'il doit lui être alloué une somme de 3.000 francs pour des travaux de rejointoiement non prévus au devis et une somme de 600 francs pour les sujétions de main-d'œuvre et les difficultés d'accès afférentes à l'exécution des contreforts non prévus au projet primitif; que la somme de 385f,25 allouée par le conseil de préfecture pour pose et réemploi des cintres des voûtes, est insuffisante et doit être portée à 1.134f,97; que le mètre cube des déblais provenant des déviations des ruisseaux des Rosiers et de la Piscine doit être payé 1f,50 au lieu de 1 franc, par application de l'article 7 du bordereau des prix; que la plus-value de 80f,50, allouée pour excédent de transport des déblais provenant de l'égout, est insuffisante et doit être portée à 276 francs; que les déblais de l'égout ont dû, par suite de la suspension des travaux, être dé-

posés sur le bord des fouilles et se sont tassés, ce qui a nécessité plus tard, pour l'enlèvement de ces déblais, un travail de piochage : que la somme de 96f,75, allouée de ce chef par le conseil de préfecture, doit être portée à 135 francs; qu'une plus-value de 1 franc par mètre cube de maçonnerie est due pour difficulté d'accès en ce qui concerne le prolongement de l'égout et de la digue; — décider que l'indemnité totale de 912f,96 allouée par le conseil de préfecture sera portée à 35.415f,49 avec les intérêts et les intérêts des intérêts; condamner la ville de Florensac aux dépens;

Vu le cahier des charges de l'entreprise, le devis descriptif et le bordereau des prix;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En la forme : — Considérant que, de l'examen de l'arrêté attaqué, il résulte que le sieur Cauquil n'est pas fondé à demander son annulation pour défaut de motifs;

Au fond : — *Sur les conclusions du sieur Cauquil tendant à obtenir une indemnité pour retard dans la livraison des terrains :*

Considérant que, par suite des retards apportés par la ville dans la livraison des terrains, l'entrepreneur a été obligé de déplacer plusieurs fois ses chantiers; que, pour ces déplacements et les fausses manœuvres qui en sont résultées, il a droit à une indemnité; qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en allouant au sieur Cauquil une somme de 5.000 francs;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité pour interruption des travaux par suite de modifications au projet primitif :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux du sieur Cauquil n'ont été, à aucun moment, interrompus par le fait de l'administration ; qu'ainsi la réclamation du sieur Cauquil doit être rejetée;

En ce qui concerne le prix d'extraction et de transport du mètre cube de remblai d'emprunt provenant du coteau de Piquelarié :

Considérant que, d'après l'article 5 du cahier des charges, les déblais devaient être pris soit dans les chambres d'emprunt latérales à la digue, soit au coteau de Piquelarié, et que l'article 6 du bordereau des prix fixe un prix unique pour le mètre cube de remblai provenant soit desdites chambres d'emprunt, soit dudit coteau; que rien n'indique la proportion suivant laquelle les terres devaient être prises dans l'un ou l'autre de ces deux endroits; que, d'ailleurs, il résulte de l'instruction qu'il n'a pas été ren-

contré au coteau de Piquelarié, de déblais imprévus; que, dès lors, c'est avec raison qu'il a été fait application aux remblais provenant du coteau de Piquelarié du prix porté à l'article 6 précité du bordereau;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une plus-value pour rejointoiements dans la maçonnerie ordinaire :

Considérant que le sieur Cauquil soutient qu'il a été tenu d'exécuter des rejointoiements exceptionnels et qui ne seraient pas compris au bordereau dans le prix du mètre cube de maçonnerie ordinaire, mais qu'il ne produit aucun ordre de service qui lui ait imposé cette obligation; que, si, par lettre en date du 2 janvier 1878, l'ingénieur en chef lui a enjoint de reprendre le rejointoiement des maçonneries délaissé depuis quelque temps, ladite lettre ne saurait être considérée comme impliquant l'ordre d'un travail exceptionnel; que, dès lors, la réclamation du sieur Cauquil n'est pas fondée;

En ce qui concerne les contreforts :

Considérant que le sieur Cauquil soutient qu'il a droit à une plus-value pour la construction des contreforts qui n'étaient pas prévus au projet primitif et qui n'ont été prescrits que par le projet rectificatif dressé le 30 novembre 1875, postérieurement à sa soumission en date du 8 octobre précédent;

Mais considérant que, par ladite soumission, le sieur Cauquil s'engageait à exécuter au prix du bordereau tous les travaux qui seraient jugés nécessaires pour relever la digue de 50 centimètres par rapport à la hauteur prévue avec les modifications que ce surélèvement entraînerait dans les dispositions du projet primitif; que les contreforts ont été établis en vue de cet exhaussement; qu'ainsi le sieur Cauquil n'est fondé à demander aucune plus-value de ce chef;

En ce qui concerne la fourniture, la pose et le réemploi des cintres des voûtes :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'indemnité totale de 385f,25 allouée par le conseil de préfecture est insuffisante et qu'il y a lieu de la porter, conformément aux propositions du tiers expert, à 1.134f,97, savoir : 798f,33 pour les cintres de l'égout et 336f,64 pour ceux des ponceaux;

En ce qui concerne le prix du mètre cube de déblai provenant des déviations des ruisseaux des Rosiers et de la Piscine :

Considérant que le prix de 1f,50 par mètre cube de déblai, inscrit dans l'article 7 du bordereau des prix, vise exclusivement les déblais provenant des travaux de déviation des eaux des che-

mins de Piquelarié, de Saint-Pierre, de Montagnac et de Pomérols et ne concerne pas les travaux de déviation des ruisseaux de la Piscine et des Rosiers, lesquels ne cessent pas d'être régis par les dispositions de l'article 5 dudit bordereau; que, dès lors, le sieur Cauquil n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort qu'il a été fait application aux travaux de déviation de ces ruisseaux du prix porté à l'article 5 précité;

Sur les conclusions du sieur Cauquil tendant à obtenir une plus-value pour excédant de transport des déblais provenant de l'égout et une indemnité pour reprise de piochage desdits déblais :

Considérant que l'entrepreneur ne justifie pas que les indemnités à lui allouées par le conseil de préfecture sur ces deux chefs soient insuffisantes;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une plus-value pour difficulté d'accès provenant du prolongement de la digue :

Considérant qu'il n'est pas établi que les travaux exécutés par l'entrepreneur pour le prolongement de la digue aient eu lieu dans des conditions particulièrement défavorables et notamment qu'il y ait eu des difficultés d'accès exceptionnelles; qu'ainsi il n'y a pas lieu de lui allouer de ce chef une indemnité;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Cauquil a demandé les intérêts des sommes qui lui sont dues à la date du 24 mars 1879; qu'il y a lieu, aux termes de l'article 1153 du Code civil, de lui allouer les intérêts à partir de cette date; qu'il a formé, le 4 octobre 1881, une demande d'intérêts des intérêts; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts; qu'il y a lieu, dès lors, aux termes de l'article 1154 du Code civil, de décider que les intérêts seront capitalisés à partir de cette date pour produire eux-mêmes intérêts au profit du sieur Cauquil... (Indemnité allouée pour les cintres des voûtes portée de 385f,25 à 1.134f,97. Allocation d'une indemnité de 5.000 francs pour retard dans la livraison des terrains. Frais d'expertise et de tierce expertise partagés par moitié. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts des sommes dues alloués à partir du 24 mars 1879 et intérêts des intérêts à dater du 4 octobre 1881. Ville de Florensac condamnée aux dépens.)

(N° 218)

| 20 janvier 1888 |

Travaux publics. — Chemin de fer. — Décompte. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Batisse et Dalquié).

Allocation gracieuse d'indemnité. — Lorsqu'une décision ministérielle a accordé à titre gracieux une indemnité pour difficulté imprévue, il y a lieu d'en faire état dans le décompte (6).

Art. 32. — *Augmentation ou diminution de plus d'un tiers : dérogation à l'art.* 32 (16)*; le devis stipule que les quantités prévues par cet article s'appliquent à la totalité de l'entreprise et non aux quantités de chaque ouvrage* (8).

Chemins destinés au transport des déblais en dépôt : pas d'indemnité : ils sont compris dans le prix des déblais (5).

Contradiction entre les éléments du marché : application à la maçonnerie en pierre sèche de la plus-value prévue pour toutes les maçonneries du souterrain (7).

Difficultés imprévues. Sujétions. Déblais. Rochers imprévus. — La clause forfaitaire insérée au devis portant que, par le fait de sa soumission, l'entrepreneur reconnaît que l'examen du terrain naturel et des sondages pratiqués dans le lot lui suffit pour fixer ses rabais sur les prix des déblais en tenant compte de l'aléa inhérent à la nature du marché... fait obstacle à l'allocation d'un prix nouveau, si la roche rencontrée dans les déblais, bien que non indiquée par les sondages, rentre dans les catégories prévues et énoncées dans cet article du devis (2) (*).

Déblais exécutés en dehors du type du souterrain. Rejet par application du devis qui fixe un prix de percement applicable, quelle que soit l'étendue du vide en dehors du type et quelle qu'en soit la cause (9).

Déblais du souterrain, dépôt modifié en cours d'exécution. Rejet : l'administration n'a fait qu'user des pouvoirs qu'elle tenait du devis (10).

Transports, remaniement de déblais. Non lieu à indemnité;

(*) Rapp., 23 novembre 1887 (Alasseur), p. 748 et le renvoi (*Rec. des Arr. du C. d'Etat*); — 10 mai 1878 (Chêne), *Ann.* 1879, p. 747; — 23 mai 1884 (Lesenne), *Ann.* 1885, p. 28.

ces travaux et la perturbation en résultant pour les chantiers ont été prévus au devis (3).

Transport des déblais modifié : pas d'ordre de service : rejet (4).

Fouilles exécutées dans l'eau. Rejet : aux termes du devis, l'entrepreneur devait faire à ses frais les rigoles et bâtardeaux nécessaires, auxquels pourra suffire le travail de deux ouvriers (13).

Source rencontrée lors des travaux du souterrain et ayant augmenté les difficultés du percement; pas de plus-value, cette difficulté avait été prévue avant l'adjudication et mise à la charge de l'entrepreneur par le devis (6).

Intérêts. — Intérêts des intérêts (18).

Maçonnerie en dehors du type des souterrains : prix comprenant les frais de garnissage des vides (9).

Sujétions : absence d'ordre de service (14).

Carrière abandonnée : absence d'ordre de service (15).

Procédure. — Art. 28. Force majeure. — Déchéance d'une réclamation formée plus de dix jours après le dommage (11-12).

Expertise. — Demande de récusation d'un expert non soumise au conseil de préfecture. Non-recevabilité (17).

Art. 50 *et* 51. — *Les articles* 50 *et* 51 *des clauses et conditions générales qui obligent l'entrepreneur à soumettre d'abord ses réclamations à l'administration avant de les porter devant la juridiction contentieuse ne s'appliquent pas aux réclamations présentées après l'exécution et la réception des travaux par le conseil de préfecture* (*), — *Dans l'espèce, le ministre ayant conclu au fond et n'ayant attaqué ni par voie de recours incident ni au principal l'arrêté rendu au fond, est sans intérêt à former un recours contre l'arrêté qui a rejeté la fin de non-recevoir* (19).

VU 1° LE RECOURS formé par le Ministre dos travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, en date du 11 septembre 1882, par lequel le conseil de préfecture de l'Aveyron, saisi par les sieurs Batisse et Dalquié, adjudicataires du 10e lot des travaux du chemin de fer de Mende à Saverne, d'une réclamation contre le décompte de l'entreprise, a donné à l'ad-

(*) Voy., dans ce sens, 3 décembre 1880 (Ministre des travaux publics), *Ann.* 1882, p. 445).

ministration un délai d'un mois pour répondre à cette réclamation, alors qu'il aurait dû la rejeter en l'état, comme n'ayant pas été préalablement soumise à l'administration, conformément aux articles 50 et 51 des clauses et conditions générales du 16 novembre 1856;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Batisse et Dalquié... tendant au rejet du pourvoi avec dépens; attendu que les articles 50 et 51 des clauses et conditions générales ne sont applicables qu'en cas de difficultés s'élevant en cours d'exécution entre les ingénieurs et l'entrepreneur, et qu'en fait, d'ailleurs, une réclamation a été adressée aux ingénieurs le 30 novembre 1886, puis au préfet le 24 juin 1882, de telle sorte que le délai dans lequel l'administration devait statuer, par application de l'article 51, a expiré avant celui qui lui était imparti par l'arrêté attaqué;

Vu 2° la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour les sieurs Batisse et Dalquié... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du conseil de préfecture de l'Aveyron, en date du 30 décembre 1882, dans les dispositions par lesquelles il a rejeté une partie de leurs réclamations contre le décompte de leur entreprise; — *Ce faisant*... allouer aux requérants : 1° à raison des difficultés imprévues d'exécution des déblais de la gare de Campagnac, 18.112f,50; 2° pour les transports imprévus et remaniements nécessités par la substitution d'un viaduc au remblai d'accès des souterrains de Campagnac, 16.422f,35; 3° pour l'établissement de chemins de transport des déblais, 1.724 francs; 4° pour le préjudice résultant de ce que la source de Laneize n'a pu, comme le prévoyait le devis, être aveuglée pendant l'exécution des travaux du souterrain, 155.644f,92; 5° pour l'application aux maçonneries en pierre sèche de la plus-value afférente à toutes les maçonneries en souterrain, 4.501f,62; 6° pour les maçonneries de l'acqueduc central du souterrain, 9.270f,70; 7° pour les surépaisseurs en souterrain, 126.590f,99; 8° pour le changement du lieu de dépôt des déblais du souterrain; 4.437 francs; 9° pour réfection de rejointoiement, 740f,65; 10° pour puits nouveaux à établir par application de l'article 29 des clauses et conditions générales; *A*, pour déblais en dragages, 2.699f,94; *B*, pour fouilles à ciel ouvert de l'acqueduc central, 1.511f.506; *C*, pour rejointoiement, 8.775f,12; *D*, pour suppression de la carrière de Laneize, 3.978 francs; dire que les indemnités dues pour changement dans les proportions de diverses natures d'ouvrage seront calculées par les experts d'après

les différences entre les quantités prévues au détail estimatif et les quantités prescrites en cours d'exécution; dire que c'est à tort que le conseil de préfecture a désigné pour prendre part à l'expertise M. Strohl, ingénieur des ponts et chaussées à Bordeaux, qui avait dirigé les travaux et le remplacer par un autre expert; condamner enfin l'État aux dépens;

Vu les observations présentées par le Ministre des travaux publics... tendant au rejet du pourvoi, attendu qu'aucune des réclamations n'est justifiée et que la récusation d'un des experts ne pouvait être proposée que devant le conseil de préfecture et dans les formes et conditions prévues par les articles 309, 311 et 313 du Code de procédure civile;

Vu le cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 1154 du Code civil;

CONSIDÉRANT que les deux pourvois ci-dessus visés sont dirigés contre deux arrêtés rendus dans la même instance; que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision;

Sur le pourvoi des sieurs Batisse et Dalquié contre l'arrêté du 30 *décembre* 1882. — 1. *En ce qui touche les conclusions subsidiaires tendant à faire décider que l'expertise ordonnée sur divers points par le conseil de préfecture portera sur les questions soumises au Conseil d'État par le pourvoi des sieurs Batisse et Dalquié :*

Considérant que, sauf ce qui sera dit plus loin au sujet des maçonneries de l'acqueduc central, l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement sur tous les chefs du pourvoi;

2. *En ce qui touche les difficultés d'extraction des déblais de la gare de Campagnac;*

Considérant que l'article 66, § 2, du devis, dispose, d'une part, que, par le fait de sa soumission, l'entrepreneur reconnaît que l'examen du terrain naturel et des sondages pratiqués dans le lot lui suffit pour fixer son rabais sur les prix de déblai en tenant compte de l'aléa inhérent à la nature du marché et s'interdit de réclamer pour dureté imprévue des déblais, pour insuffisance des sondages exécutés ou pour tout autre motif; d'autre part, que les prix de déblais portés au bordereau sont des prix à forfait qui s'appliquent chacun à toutes les natures de terrain, depuis la terre la plus friable jusqu'au rocher le plus dur sans distinction de terre, argile, marne, sable, gravier, cailloux,

pierrailles, blocailles et blocs, tufs, poudingues, brèches, conglomérats, éboulis agrégés ou désagrégés et même à l'état de boue, chistes, calcaires, grès, rocher argileux ou marneux, quels que soient les sujétions des deblais et les moyens à employer pour le déblaiement;

Considérant qu'en admettant que le sondage exécuté intérieurement à l'arête du talus de la tranchée, comme l'indique le plan, n'ait pas révélé l'existence des calcaires compacts, cette circonstance ne serait pas de nature à justifier la réclamation des sieurs Batisse et Dalquié, puisque, d'une part, ceux-ci ne sont pas recevables à demander la revision des prix du bordereau pour insuffisance prétendue des sondages, et que, d'autre part, la roche dont il s'agit rentre dans les déblais dont la nature a été prévue et énoncée dans l'article précité du devis; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté cette réclamation;

3. *En ce qui touche les transports imprévus et remaniement des déblais;*

Considérant que le remblai, qui devrait être exécuté à proximité du tunnel de Campagnac du côté de Mende ayant été en partie remplacé par un viaduc, les requérants ont demandé divers suppléments de prix à raison : 1° de l'augmentation de la distance de transport des déblais du souterrain qui devaient, d'après le projet, être employés en remblai; 2° du transport, sur le 9° lot, de déblais provenant de la tranchée d'accès du souterrain et de la partie à ciel ouvert de l'aqueduc central; 3° de la gêne résultant du transport simultané, sur le 9° lot, des divers déblais ci-dessus indiqués et de ceux qu'avaient à effectuer les entrepreneurs dudit lot; 4° du remaniement d'une partie des déblais mis en dépôt dans le 9° lot;

Sur les réclamations n°s 1, 3 et 4 :

Considérant que, d'après l'article 67, 6° alinéa du devis, le mouvement des terres du projet pourra être modifié par l'ingénieur en cours d'exécution, sans que l'entrepreneur puisse invoquer la perturbation apportée dans ses chantiers, ni l'augmentation des transports en rampe, ni tout autre motif pour réclamer une indemnité; que, d'après l'article 80 *bis*, § 3, alinéas 3 et 5, l'entrepreneur est tenu, moyennant les prix 108, 109 et 110 du bordereau, de charger, décharger et transporter les déblais souterrains et de les employer en remblais ou en dépôt aux points fixés par l'ingénieur, pourvu que la projection sur l'axe du chemin de fer de la distance horizontale de ces points

aux têtes du tunnel ne dépasse pas 750 mètres, et que les prix dont il s'agit tiennent compte de tous remaniements et sujétions ;

Considérant qu'il résulte des énonciations mêmes du pourvoi qu'aucune partie des déblais du souterrain n'a été transportée à une distance supérieure ni même à beaucoup près égale à 750 mètres ; que, dans ces circonstances et quelles qu'aient pu être les sujétions résultant des modifications apportées au mouvement des terres du projet, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté les réclamations ci-dessus indiquées ;

4. *Sur la réclamation n° 2* :

Considérant qu'aux termes de l'article 65, troisième alinéa du devis, le mouvement des terres dressé en règlement de compte doit être établi d'après le mode de répartition des déblais donnant la plus petite distance moyenne possible, quel qu'ait été le mode suivi par l'entrepreneur, en tenant toutefois compte des ordres de service qui auraient pu être donnés en cours d'exécution ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les déblais de la tranchée d'accès du tunnel n'étaient pas destinés d'après le projet à être employés au point où a été établi le viaduc, et que, si le lieu d'emploi de ces déblais a été modifié, c'est par le fait des entrepreneurs qui ne justifient d'aucun ordre qui leur aurait été donné à cet égard ; que les requérants ne sont donc pas fondés à demander de ce chef un supplément de prix ;

5. *En ce qui touche les chemins de transport des déblais :*

Considérant que, si le bordereau des prix porte au n° 58 un prix de 4 francs par mètre linéaire de chemin de ceinture pour transport des déblais en remblai, il est expressément stipulé par l'article 68 du devis que ce prix ne sera appliqué sous aucun prétexte aux chemins de raccordement entre la ligne et les dépôts, dont les frais d'établissement et d'entretien sont compris dans le prix des déblais ;

Considérant que des termes mêmes de la réclamation des sieurs Batisse et Dalquié, il résulte que les chemins qui en font l'objet étaient destinés au transport des déblais en dépôt ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté cette réclamation ;

6. *En ce qui touche l'indemnité réclamée à raison des sujétions résultant de ce que la source de Laneize n'a pu être aveuglée pendant l'exécution des travaux du souterrain :*

Considérant que l'existence de cette source et les difficultés qui

devaient en résulter pour le percement du souterrain étaient connues avant l'adjudication et avaient fait l'objet de stipulations spéciales du devis; que, si l'article 63 *ter*, § 5, porte que l'attaque des déblais et la construction des maçonneries seront conduites de manière à permettre d'aveugler les sources que l'exécution des déblais aura fait pénétrer dans le souterrain et que l'entrepreneur devra se conformer aux ordres qui lui seront donnés à cet effet, il ajoute que toutes les sujétions résultant de la présence des sources dans le souterrain demeureront à la charge de l'entrepreneur qui devra exécuter à ses frais tous les travaux d'épuisement ou de rigolage nécessaires pour donner écoulement aux eaux rencontrées; qu'enfin ledit article stipule expressément que les difficultés dues à la présence des eaux dans le souterrain ne seront en aucun cas considérées comme constituant un fait de force majeure, et que l'article 80 *bis*, § 3, porte que les prix de percement et de déblais souterrains sont invariables, quel que soit le volume des eaux qui seront dans le souterrain;

Considérant que, de l'ensemble de ces dispositions, il résulte que, si le devis prévoyait que la source de Laneize pourrait être aveuglée pendant l'exécution des travaux, ce fait ne constituait pas, comme le soutiennent les requérants, la base du marché dont les stipulations prévoient également l'hypothèse contraire, celle où l'aveuglement ne pourrait être obtenu, et mettent à forfait les conséquences de cette situation à la charge de l'entrepreneur; qu'en admettant même que, dans le cas où des travaux spéciaux auraient été prescrits en vue d'aveugler la source et seraient restés infructueux, les entrepreneurs pussent demander le remboursement des dépenses frustratoires qui leur auraient été imposées, les requérants, bien qu'ils prétendent s'être conformés à des ordres donnés dans le but d'obtenir l'aveuglement de la source, ne justifient d'aucun ordre de service relatif à cet objet, et qu'il résulte de l'instruction qu'il n'en a été donné aucun; qu'ainsi leur demande n'est pas fondée;

Considérant toutefois que la décision ministérielle du 18 septembre 1882 a alloué aux sieurs Batisse et Dalquié une somme de 3.341f,80, montant de dépenses constatées par attachements contradictoires; que c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas fait état de cette allocation au bénéfice des requérants et qu'il y a lieu d'en donner acte aux sieurs Batisse et Dalquié;

7. *En ce qui touche l'application aux maçonneries en pierres sèches de la plus-value afférente aux maçonneries en souterrain:*

Considérant que, si, d'après le n° 111 du bordereau, cette plus-value n'est pas applicable aux maçonneries en pierres sèches, il est dit expressément à l'article 80 *ter* du devis qu'elle est commune à toutes les espèces de maçonneries ; qu'il y a donc contradiction entre deux éléments constitutifs du marché ;

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire et en tenant compte surtout des dispositions de l'article 63 *quinquies* relatives au remplissage des vides à exécuter en partie en maçonnerie en pierres sèches, dispositions auxquelles se réfère l'article 80 *ter*, il y a lieu de reconnaître que ce dernier article fait la loi des parties de préférence au n° 111 du bordereau ; qu'ainsi les requérants sont fondés à demander l'application à 750m,25 de maçonnerie en pierres sèches exécutées dans le souterrain de Campagnac de la plus-value de 6 francs par mètre, laquelle sera passible du rabais ;

8. *En ce qui touche les maçonneries de l'aqueduc central du souterrain :*

Considérant que les requérants soutiennent que, par suite de la substitution d'un aqueduc voûté au dallot primitivement prévu, les maçonneries de cet ouvrage ont excédé de plus d'un tiers les quantités prévues au détail estimatif et demandent en conséquence, par application de l'article 32 des clauses et conditions générales, et à raison de 10 francs par mètre cube, une indemnité de 7.070f,70 ;

Considérant que l'article 82 du devis stipule, par dérogation à l'article 32 des clauses et conditions générales, que les quantités dont parle ce dernier article ne sont pas celles relatives à chaque ouvrage, mais celles qui s'appliquent à la totalité de l'entreprise ;

Considérant que, de cette disposition, il résulte que l'augmentation signalée par les requérants dans les maçonneries de l'aqueduc ne peut faire l'objet d'une réclamation distincte ; qu'elle constitue seulement un des éléments de l'augmentation sur l'ensemble des maçonneries de même nature, qui est un des points sur lequel le conseil de préfecture a ordonné avant faire droit une expertise ; que, dans ces circonstances, il y a lieu simplement de réserver aux requérants le droit de faire valoir devant les experts, et comme un des éléments de leur réclamation relative à l'augmentation du cube des maçonneries, celle des maçonneries de l'aqueduc central ;

9. *En ce qui touche les allocations supplémentaires demandées pour les déblais provenant des vides produits en dehors du type*

du souterrain et pour le remplissage de ces vides en maçonnerie: — *A l'égard des déblais :*

Considérant que l'article 80 *bis* du devis porte aux §§ 1 et 3 que le prix de percement est applicable quelle que soit l'étendue des vides qui se produisent en dehors du type; que ces vides résultent d'éboulements, de la constitution du rocher, d'erreurs d'implantation, de la disposition des coups de mine ou de tout autre cause, et que la production de ces vides ne sera jamais considérée comme résultant d'une force majeure; que, si le bordereau porte néanmoins sous le n° 109, un prix pour les déblais hors type, il est expressément stipulé, tant par le bordereau que par l'article 80 *bis*, § 2, du devis, que ce prix n'est applicable qu'aux déblais dont l'ingénieur prescrit l'exécution hors du type et qui seront indiqués sur l'ordre de service ou sur les dessins d'exécution;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le prix n° 109 a été appliqué à tous les déblais hors type exécutés par ordre des ingénieurs; qu'en présence des dispositions ci-dessus rappelées du devis, les entrepreneurs n'étaient pas recevables à demander l'application de ce prix aux autres déblais provenant des vides produits en dehors du type, quand même la production de ces vides eût été inévitable, et qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leur réclamation;

A l'égard des maçonneries :

Considérant qu'aux termes de l'article 80 *ter* du devis et du n° 111 du bordereau des prix, la plus-value allouée pour les maçonneries faites en souterrain tient compte des frais de garnissage des vides compris entre la limite des maçonneries du type et les parois de l'excavation et qui doivent être remplis suivant les prescriptions de l'article 63 *quinquies;* qu'ainsi les requérants ne sont pas recevables à demander une allocation supplémentaire en dehors de ladite plus-value, dont il n'est pas contesté qu'il ait été fait application;

10. *En ce qui touche le dépôt des déblais provenant du souterrain:*

Considérant qu'en modifiant en cours d'exécution le lieu de dépôt de ces déblais, l'administration n'a fait qu'user des pouvoirs que lui conféraient l'article 63 *septies* et l'article 67, 6e alinéa du devis et que les prix de déblai tenant compte, aux termes de l'article 68 de toutes indemnités d'occupation, les requérants ne sont pas recevables à se prévaloir de ce que ce changement de désignation aurait élevé le chiffre des indemnités pour réclamer une allocation supplémentaire;

11. *En ce qui touche la réfection des rejointoiements :*

Considérant que d'après l'article 56 du devis, l'entrepreneur doit refaire à ses frais, autant de fois que ce sera nécessaire, les rejointoiements dégradés par les gelées; qu'en admettant même que cette disposition n'ait pas dérogé à l'article 28 des clauses et conditions générales, les requérants qui invoquent le caractère exceptionnel et de force majeure des froids de l'hiver 1879-1880 et qui soutiennent que les effets désastreux des gelées ne se sont manifestés qu'au printemps de 1880, ont laissé passer sans réclamer le délai de dix jours imparti par ledit article 28, puisqu'ils ont signalé le dommage pour la première fois dans leur mémoire du 30 novembre 1880; que, dès lors, leur réclamation doit être rejetée;

12. *En ce qui touche les déblais en dragage :*

Considérant que les déblais des déviations de la Serre et du pont sur l'avenue de la gare de Campagnac, qui font l'objet de la réclamation, figurent dans l'attachement n° 115 du 27 décembre 1878 comme déblais ordinaires; que, si les entrepreneurs se croyaient fondés à soutenir qu'ils auraient dû être qualifiés de dragages, ils devaient présenter leurs observations à cet effet dans le délai de dix jours imparti par l'article 39 des clauses et conditions générales; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leur réclamation présentée seulement le 30 novembre 1880;

13. *En ce qui touche les fouilles à ciel ouvert de l'aqueduc central :*

Considérant que la réclamation est fondée sur les difficultés exceptionnelles qui seraient résultées de la présence des eaux;

Considérant que d'après l'article 72, 4° alinéa du devis, l'entrepreneur doit, à ses frais, établir toutes rigoles et faire tous petits bâtardeaux et épuisements partiels auxquels pourra suffire le travail continuel de deux ouvriers; que les requérants ne fournissent aucune justification propre à établir que les fouilles de l'aqueduc central n'aient pu être exécutées dans les conditions ci-dessus indiquées;

14. *En ce qui touche le mode d'exécution des rejointoiements :*

Considérant que les requérants ne justifient d'aucun ordre de service qui leur ait été donné à l'effet de modifier les prescriptions de l'article 56, 2° alinéa, du devis, relatives à l'exécution des rejointoiements;

15. *En ce qui touche la suppression de la carrière de Laneize :*

Considérant qu'aucun ordre de service n'a enjoint aux entre-

preneurs d'abandonner cette carrière; que l'ingénieur ordinaire leur a seulement prescrit de prendre les mesures nécessaires pour faire cesser le danger résultant soit pour les ouvriers, soit pour les travaux déjà exécutés, du mode d'exploitation et de transport des matériaux par eux adopté et qui avait causé des accidents; que si les requérants, en présence de ces ordres, ont renoncé à exploiter la carrière de Laneize, ils l'ont fait de leur chef et ne sont donc pas fondés à demander une indemnité;

16. *En ce qui touche les indemnités demandées en vertu de l'article* 32 *des clauses et conditions générales pour les natures d'ouvrages dont les quantités prescrites ont différé de plus d'un tiers des quantités prévues au détail estimatif :*

Considérant que l'article 82 du devis porte qu'en cas de diminution, l'indemnité ne portera que sur la différence entre les deux tiers de la quantité prévue au détail estimatif et la quantité prescrite et ne pourra dépasser 10 p. 100 du montant de cette différence estimée au prix du bordereau, déduction faite du rabais, et qu'en cas d'augmentation elle ne s'appliquera qu'à l'excédent de la quantité prescrite sur les quatre tiers des prévisions du détail estimatif; que ces dispositions constituent, quant aux bases du calcul de l'indemnité, une dérogation à l'article 32 des clauses et conditions générales, dérogation que les sieurs Batisse et Dalquié ont nécessairement consentie en se portant adjudicataires et dont, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a fait application à leur demande;

17. *En ce qui touche les conclusions tendant à faire récuser un des experts nommés par le conseil de préfecture :*

Considérant que, si les requérants se croyaient fondés à proposer la récusation d'un des experts, c'est devant le conseil de préfecture, auquel seul il appartenait, d'après les principes généraux de la procédure de statuer sur la question, qu'ils devaient faire valoir leurs moyens;

18. *En ce qui touche les intérêts des intérêts :*

Considérant que les sieurs Batisse et Dalquié ont demandé les intérêts des intérêts le 29 décembre 1887;

Considérant que, par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de décider qu'il ne sera fait droit à cette demande que si les requérants justifient qu'à la date du 29 décembre 1887, les intérêts auxquels ils ont droit aux termes de l'article 49 des clauses et conditions générales leur étaient dus pour une année au moins;

19. *Sur le recours du Ministre des travaux publics contre l'arrêté du 11 septembre* 1882 :

Considérant que par cet arrêté le conseil de préfecture, après avoir rejeté la fin de non-recevoir opposée, en l'état, à la réclamation des sieurs Batisse et Dalquié par l'administration et tirée de ce que cette réclamation n'aurait pas été précédée des formalités préalables exigées par les articles 50 et 51 des clauses et conditions générales, a imparti à l'administration un délai pour produire ses observations;

Considérant que l'administration a défendu au fond devant le conseil de préfecture et que, en n'attaquant l'arrêté du 30 décembre 1882 ni par voie de recours principal ni par voie de recours incident sur le pourvoi des sieurs Batisse et Dalquié ci-dessus examiné, le Ministre des travaux publics a rendu sans objet le recours précédemment formé par lui contre l'arrêté du 11 septembre de la même année... (Non lieu à statuer sur le recours du ministre contre l'arrêté du 11 septembre 1882. L'État paiera aux sieurs Batisse et Dalquié pour 750^{m3},27 de maçonnerie en pierres sèches exécutées dans le souterrain de Campagnac une plus-value de 6 francs par mètre, passible des rabais de l'adjudication. Il est donné acte aux sieurs Batisse et Dalquié de l'allocation à leur profit de 3.341^{f},83. Les sieurs Batisse et Dalquié seront admis à faire valoir devant les experts et comme un des éléments de leur réclamation relative à l'augmentation du cube des maçonneries prévues, l'augmentation résultant de la substitution d'un aqueduc voûté au dallot central du souterrain. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts dus par application de l'article 49 des clauses et conditions générales capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir du 29 décembre 1887, s'il est justifié qu'à cette date il était dû au moins une année d'intérêts. L'État supportera les dépens exposés par les sieurs Batisse et Dalquié pour défendre au recours du ministre et le tiers du pourvoi des sieurs Batisse et Dalquié. Surplus des conclusions des sieurs Batisse et Dalquié rejeté.)

(N° 219)

[20 janvier 1888]

Voirie (Grande). — Rivières navigables et flottables. —
(Sieur Bouly.)

La plantation d'arbres sur un terrain compris dans le lit

d'une rivière, comme étant recouvert par les plus hautes eaux de cette rivière, coulant à pleins bords et sans débordement, alors surtout qu'elle est susceptible de créer un obstacle au libre exercice de la servitude de contre-halage, constitue une contravention de grande voirie (*).

La circonstance que le cours de la rivière, au droit de la propriété du contrevenant n'aurait pas fait l'objet d'un arrêté de délimitation n'est pas de nature à entraîner le relaxé. Les arrêtés de délimitation n'ont d'autre effet que de reconnaître et de déclarer les limites du domaine public (**).

Vu la requête du sieur Bouly, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 3 mars 1886, par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Marne, statuant sur le vu d'un procès-verbal dressé contre ledit sieur Bouly, l'a condamné pour contravention de grande voirie, à 25 francs d'amende, à l'enlèvement d'arbres par lui planté sur un terrain situé le long de la Seine, près du pont de Fontaine-le-Port, et aux frais du procès-verbal; — *Ce faisant, attendu* que le terrain sur lequel les plantations ont été effectuées est une propriété privée, ainsi que l'établissent le plan cadastral et tous les actes translatifs ou déclaratifs de propriétés auxquels ledit terrain a donné lieu depuis plus d'un siècle; que, d'autre part, le lit de la Seine n'a été, au droit dudit terrain, l'objet d'aucun arrêté de délimitation; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture, saisi du procès-verbal dressé contre le requérant, devait surseoir à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire, seule compétente à cet égard, eût décidé si le terrain litigieux était bien propriété privée légitimement vendue et acquise ou, au contraire, un bien usurpé; que, dans tous les cas, il est inexact qu'un obstacle ait été apporté au contre-halage, les arbres qui auraient pu être plantés sur le terrain nécessaire à l'exercice de cette servitude ayant été immédiatement abattus et enlevés par le requérant; dire non justifiée la prétendue domanialité publique invoquée par l'administration et renvoyer le sieur Bouly des fins du procès-verbal dressé contre lui pour toutes les plantations non comprises dans les 3m,25 grevés de la servitude de halage;

Vu les observations du Ministre des travaux publics tendant au maintien de l'arrêté attaqué;

Vu l'ordonnance d'août 1669, titre 27, article 42;

(*-**) Voy. Table générale 1875-1884, p. 969 (*Rec. des Arr. du C. d'Etat*).

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, art. 11;

Vu la loi des 19-22 juillet 1791, art. 29;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Vu la loi du 23 mars 1842;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que les plantations d'arbres qui ont donné lieu au procès-verbal dressé le 24 juillet 1885 contre le sieur Bouly, ont été faites sur un terrain susceptible d'être recouvert par les plus hautes eaux de la Seine coulant à pleins bords et avant tout débordement, et, par suite, compris dans le domaine public; qu'en outre lesdites plantations sont de nature à faire obstacle à la servitude de contre-halage; qu'ainsi le fait relevé à la charge du sieur Bouly constitue une contravention, à la fois aux dispositions de l'ordonnance d'août 1669, titre 27, art. 42, et à celles de l'arrêt du 24 juin 1777, art. 11; que s'il n'a été pris aucun arrêté de délimitation du lit du fleuve au droit du terrain dont s'agit, cette circonstance ne s'opposait pas à ce qu'un procès-verbal de contravention fût dressé contre le sieur Bouly, l'arrêté de délimitation ne pouvant avoir d'autre effet que de reconnaître et de déclarer les limites du domaine public; que, dans ces conditions, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné le requérant à l'amende, à l'enlèvement des arbres par lui plantés sur les dépendances du domaine public et aux frais du procès-verbal... (Rejet.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile)

(N° 220)

[20 juillet 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jugement. — Mentions. — (Sieur Fachan.)

Le jugement qui ordonne l'expropriation n'est régulier qu'autant qu'il constate que les formalités préalables prescrites par la loi ont été remplies et que les pièces qui en contiennent la preuve ont été produites devant le tribunal et appréciées par lui.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre Servin, en sa qualité de maire de la commune de Toulouse;

Sur le premier moyen du pourvoi :

Vu les articles 2 et 14 de la loi du 3 mai 1841, ainsi conçus :

« Art. 2. — Ces tribunaux ne peuvent prononcer l'expropriation qu'autant que l'utilité en a été constatée et déclarée dans les formes prescrites par la présente loi... »

« Art. 14. — Dans les trois jours, et sur la production des pièces constatant que les formalités prescrites par l'article 2 du titre I et par le titre II de la présente loi ont été remplies, le procureur de la République requiert et le tribunal prononce l'expropriation pour cause d'utilité publique des terrains ou bâtiments indiqués dans l'arrêté du préfet » ;

Attendu que l'expropriation pour cause d'utilité publique ne peut être prononcée qu'après l'accomplissement des formalités prescrites par les dispositions de ces articles et sur la production des pièces qui prouvent leur exécution; qu'il suit de là que le jugement qui ordonne l'expropriation n'est régulier qu'autant

qu'il constate que toutes ces formalités ont été remplies, et que les pièces qui en contiennent la preuve ont été produites devant le tribunal et ont été appréciées par lui ;

Attendu que le jugement attaqué se borne à viser « les pièces produites au nombre de onze, constatant que toutes les formalités prescrites par la loi ont été remplies »; mais que cette énonciation vague et générale, qui ne spécifie aucun des documents qui y sont compris, ne permet pas d'apprécier si les pièces ainsi visées dans leur ensemble sont bien réellement celles dont la production est rigoureusement exigée par la loi, ni de vérifier si elles constatent effectivement l'accomplissement régulier des formalités qu'elle prescrit; que, dès lors, en négligeant d'indiquer chacune des pièces produites, sa date et son objet, et, en outre, l'exécution régulière des formalités qu'elle a pour but de constater, le jugement attaqué a violé les dispositions légales susvisées :

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le deuxième moyen du pourvoi,

Casse, etc.

(N° 221)

[20 juillet 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Parcelles d'immeubles. — Indemnité collective. — (Sieur Légier.)

Lorsque des parcelles d'immeubles ont été, d'un commun accord entre les parties, ajoutées aux portions d'immeubles comprises dans un jugement d'expropriation et qu'en réponse à la demande d'une somme unique et collective formée par les expropriés, l'administration a aussi réuni en un seul chiffre ses offres primitivement divisées, il y a lieu, pour apprécier la régularité de la décision rendue par le jury, de considérer le montant intégral de l'indemnité allouée sans s'attacher aux divers éléments qui la composent.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi, pris de la violation du pa-

ragraphe 5 de l'article 39 de la loi du 3 mai 1841, aux termes duquel l'indemnité allouée par le jury ne peut, en aucun cas, être inférieure aux offres de l'administration :

Attendu qu'il résulte du procès-verbal des opérations que, devant le jury, les consorts Légier ont demandé l'allocation d'une somme de 52.000 francs pour une contenance totale de 1 hectare 3 ares 62 centiares dont 88 ares 62 régulièrement expropriés « et 15 ares de supplément qu'ils consentent à céder à l'administration, à gauche de l'axe du chemin de fer, pour l'établissement d'un chemin », que l'administration leur a offert la somme de 8.858f,05, pour toute indemnité, y compris la valeur des terrains cédés supplémentairement; et que le jury a fixé l'indemnité totale, suppléments compris, à 12.493 francs, somme supérieure, par conséquent, aux offres de l'administration;

Qu'à la vérité les demandeurs en cassation, se fondant sur ce qu'au cours de la procédure l'administration leur avait notifié pour les emprises supplémentaires des offres distinctes s'élevant en totalité à 503 francs, soutiennent que la décision du jury qui a attribué pour les suppléments dans l'indemnité totale de 12.493 francs une somme de 493 francs seulement, doit être annulée comme rendue en violation de la disposition précitée de l'article 39;

Mais attendu que cette disposition légale qui est relative aux offres concernant les portions d'immeubles comprises dans un jugement d'expropriation, ne s'applique point aux parcelles qui y ont été ajoutées d'un commun accord entre les parties; et que, d'autre part, l'administration expropriante ayant, par ses conclusions devant le jury, en réponse à la demande d'une somme unique et collective formée par les expropriés, réuni aussi en un seul chiffre ses offres primitivement divisés, il y a lieu, pour apprécier la régularité de la décision, de considérer le montant intégral de l'indemnité allouée, sans s'attacher aux divers éléments qui la composent :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 222)

[1er août 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Serment. — (Sieur Berlandi.)

La prestation individuelle du serment imposée à chacun des

membres du jury n'est pas constatée par la mention portée au procès-verbal que « le jury étant ainsi constitué a prêté le serment de remplir les fonctions avec impartialité ».

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Vu l'article 36 de la loi du 3 mai 1841, ainsi conçu :

« Chaque juré prête serment de remplir ses fonctions avec impartialité »;

Attendu qu'il résulte de cet article que les jurés doivent prêter serment individuellement et non collectivement et en masse;

Attendu que la prestation de serment des jurés, avant leur entrée en fonctions, est une formalité substantielle qui doit, à peine de nullité, être remplie de la manière prescrite par la loi et être expressément mentionnée au procès-verbal:

Attendu que le procès-verbal des opérations de l'espèce contient à cet égard la mention suivante : « le jury, étant ainsi constitué, a prêté serment de remplir ses fonctions avec impartialité »;

Attendu que par l'emploi de cette expression collective : *le jury*, la prestation individuelle du serment des jurés de l'affaire n'est pas constatée;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens du pourvoi,

Casse, etc.

(N° 223)

[2 août 1887]

Chemin de fer. — Transport de marchandises. — Livraison. — Tarifs. — Erreur d'application. — (Sieur Cuin.)

La réception des marchandises et le paiement du prix de transport n'éteignent pas toute action contre la compagnie de chemins de fer, au cas d'erreur commise dans l'application des tarifs dûment homologués.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur l'unique moyen :

Attendu que la règle consacrée par l'article 105 du Code de commerce ne s'étend pas au cas d'erreur commise dans l'application des tarifs dûment homologués qui régissent les transports effectués par les compagnies de chemins de fer; que ces tarifs ayant force de loi pour les compagnies comme pour le public, toute fausse application qui en est faite au détriment de l'une des parties constitue non pas l'exécution d'une convention susceptible d'être couverte par la réception des marchandises et le payement du prix de transport, mais un payement sans cause légale donnant ouverture à répétition;

Attendu que le prix à percevoir par la compagnie demanderesse pour les diverses expéditions adressées au défendeur se trouvait forcément régi par le tarif commun E n° 41; qu'en effet, d'après les conditions d'application de ce tarif formulées sous le titre d'avis important, les prix devaient être appliqués d'office par la compagnie, à moins que les tarifs particuliers de chaque compagnie ne se trouvassent plus avantageux pour l'expéditeur, ce qui doit s'entendre uniquement de la comparaison des taxes résultant de l'application respective du tarif commerce ou des tarifs particuliers;

Attendu qu'il est constant, d'une part, que, dans l'espèce, les prix des tarifs particuliers des compagnies d'Orléans et du Midi étaient moins avantageux au défendeur, dans le sens qui vient d'être indiqué, que ceux du tarif commerce; que, d'autre part, il n'est nullement constaté par le jugement attaqué et qu'il n'a même pas été allégué que l'expéditeur ait requis, comme il en avait la faculté, l'application des tarifs particuliers.

Attendu qu'en l'absence de ces deux causes d'exception, limitativement réservées, le tarif commerce devenait strictement obligatoire pour la compagnie; qu'elle ne pouvait s'en écarter sans percevoir ce qui ne lui était pas dû et sans s'obliger à le restituer; que c'est donc à bon droit que, dans ces circonstances, le jugement attaqué a rejeté la fin de non-recevoir opposée par la compagnie à l'action en détaxe introduite par le défendeur et fondée sur ce que celui-ci avait accepté la marchandise et payé le prix de la voiture sans protestations ni réserves; qu'il suit de là que, loin d'avoir violé l'article 105 du Code de commerce, ledit jugement en a fait une saine et juste application aux faits de la cause :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 224)

[3 août 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Offres. — Pourvoi. — (Sieur Cabanne.)

L'indemnité allouée par un jury d'expropriation ne peut être inférieure aux offres faites par l'administration.

La violation de cette disposition légale donne ouverture à cassation.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi,

Vu l'article 39, § 5, de la loi du 3 mai 1841, aux termes duquel « l'indemnité allouée au jury ne peut, en aucun cas, être inférieure aux offres de l'administration » ;

Attendu qu'il résulte, tant du procès-verbal de notification des offres que de la décision du jury, que la commune expropriante a offert au sieur Cabanne la somme de 500 francs et que le jury lui a alloué pour toute indemnité une somme de 420 francs seulement;

Attendu qu'aux termes de l'article 42 de la loi précitée, toute violation de l'article 39 donne ouverture à cassation;

Par ces motifs, donnant défaut contre le maire de la commune Saint-Bonnet ès qualités,

Casse, etc.

(N° 225)

[8 août 1887]

Chemins de fer. — 1° Transport de marchandises. — Tarifs. — Marchandises ouvrées. — 2° Transport de marchandises. — Tarifs. — Application littérale. — (Sieur Fayolle.)

1° *La marchandise ouvrée est celle qui, par la préparation qu'elle a reçue, constitue un produit industriel ayant son ca-*

ractère propre et sa destination commerciale. — 2° Les tarifs doivent être appliqués littéralement. Les tribunaux ne peuvent en étendre ou en restreindre le sens en les interprétant par les usages de commerce et les pratiques des divers pays.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Et après en avoir délibéré dans la chambre du conseil conformément à la loi ;

Sur l'unique moyen :

Vu le tarif général de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, qui classe à la première série les crins ouvrés et à la troisième les noix et noisettes sèches ;

En ce qui concerne les ficelles :

Attendu que le tarif général de la compagnie applique le prix de la première série aux crins ouvrés; que, par marchandise *ouvrée*, il faut entendre celle qui, ayant reçu une certaine préparation, constitue un produit industriel ayant son caractère propre et sa destination commerciale; qu'il en est ainsi notamment alors que, comme dans l'espèce, le crin a servi à la fabrication d'un produit affectant la forme de la ficelle ; que, dans ce cas, il doit être taxé au prix de la première série, comme constituant du *crin ouvré,* et à non celui de la troisième applicable aux ficelles, c'est-à-dire à un produit fabriqué avec du chanvre ;

D'où il suit qu'en décidant le contraire, le jugement attaqué a faussement appliqué et, par conséquent, violé le tarif général de la compagnie ;

En ce qui concerne les noyaux et les noisettes :

Attendu que le sieur Fayolle demandait devant le tribunal que les expéditions qu'il avait faites, sous la dénomination de 1° noyaux et 2° noisettes cassées, fussent rangées dans la quatrième série du tarif qui comprend les noyaux concassés, tandis que la compagnie avait appliqué à ces marchandises la troisième série qui s'applique aux noix et aux noisettes sèches qui, d'après elle, faisaient l'objet de l'expédition ;

Attendu que, pour faire droit à cette réclamation et pour décider que le tarif des noyaux concassés devait être appliqué à ces expéditions, le tribunal s'est fondé sur ce qu'il s'agissait, dans l'espèce, de noyaux concassés et de noisettes oléagineuses décortiquées suivant les usages du commerce et des pays ;

Mais attendu que les tarifs doivent être appliqués littéralement

et qu'il ne saurait être permis aux tribunaux d'en étendre ou d'en restreindre le sens, en les interprétant par les usages du commerce et les pratiques des divers pays;

D'où il suit qu'en statuant ainsi qu'il l'a fait, le jugement attaqué a faussement appliqué et, par conséquent, violé le tarif susvisé :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 226)

[25 octobre 1887]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs. — Clause de non-garantie. — (Sieur Brest et autres.)

Les conventions légalement formées font la loi des parties. — Lorsqu'une marchandise voyage sous un tarif qui affranchit la compagnie de la responsabilité des déchets et avaries de route survenues à la marchandise, la compagnie n'est responsable de ces déchets et avaries que dans le cas où une faute lui est imputable.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre Brest et fils et contre Bois; et statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 1134 du Code civil, portant que les conventions légalement formées font la loi des parties, et le tarif P. V. n° 25 de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui exonère la compagnie de la responsabilité des déchets et avaries de route survenus à la marchandise ;

Attendu qu'il est constaté par le jugement attaqué que le fût d'huile remis par Brest fils à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour être expédié à Bois, commerçant à Saint-Vallier, a été transporté aux conditions du tarif P. V. n° 25, lequel déclare la compagnie transporteur affranchie de la responsabilité des déchets et avaries de route survenus à la marchandise ;

Qu'il en résulte que la compagnie demanderesse en cassation ne pouvait être déclarée responsable des avaries de ce genre qu'autant que les expéditeurs ou les destinataires établiraient

qu'elles provenaient d'une faute imputable à ladite compagnie ou à ses agents;

Attendu que cette preuve n'a pas été faite par les défendeurs; que, pour déclarer la compagnie responsable, le jugement attaqué se borne à décider que le coulage du liquide provenait du relâchement des cercles, résultant du frottement survenu en cours de route;

Que ce fait, qui, en soi, ne relève aucune faute imputable à la compagnie, mais seulement une conséquence du voyage effectué, ne peut engager la responsabilité de la compagnie, alors qu'il n'est ni établi ni même prétendu que les dispositions du tarif appliqué lui imposaient l'obligation de prendre des mesures exceptionnelles pour parer en cours de route à des avaries de cette nature;

Que, par conséquent, en repoussant l'action de la compagnie aux fins de payement du prix de transport, et en la condamnant au contraire à payer à Brest fils la valeur de l'huile perdue et à Bois des dommages-intérêts, le jugement attaqué a méconnu les dispositions de loi précitées:

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 227)

[25 octobre 1887]

Servitudes. — Prise d'eau. — Servitudes continues et apparentes. — Prescription. — Destination du père de famille. — (Sieur Lacorre.)

Les servitudes de prise d'eau, lorsqu'elles s'exercent au moyen d'ouvrages apparents, sont des servitudes continues, alors même qu'elles ne s'exercent pas constamment et que le fait de l'homme est nécessaire soit pour ouvrir, soit pour fermer l'orifice d'écoulement; dès lors, elles peuvent être acquises par la prescription de trente ans, sans qu'il soit nécessaire que les faits de possession invoqués pour établir la prescription soient eux-mêmes continus et apparents.

La destination du père de famille est un moyen d'acquérir les servitudes continues et apparentes; cette règle générale s'applique aux droits d'usage sur les cours d'eau.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre Chatain non comparant, et statuant sur les deux moyens du pourvoi :

Vu l'article 690 du Code civil;

Attendu que l'action intentée par Pécout contre Lacorre et consorts tendait à la reconnaissance d'une servitude qui aurait conféré à Pécout le droit de conduire sur son pré portant le n° 308 du plan cadastral et pendant trois jours par semaine toutes les eaux coulant dans le pré n° 20 appartenant à Lacorre et ce, au moyen d'une rigole creusée par le sieur Grosbras, auteur commun des deux parties;

Attendu qu'à l'appui de sa prétention Pécout a offert de prouver : 1° qu'au besoin il avait acquis ladite servitude par la prescription de trente ans, et 2° qu'elle avait été établie par destination du père de famille;

Attendu que l'arrêt attaqué a repoussé cette offre de preuve par ce double motif que, d'une part, l'intermittence de la prise d'eau ne permettait pas de considérer comme apparents ni comme permanents les travaux par lesquels elle s'exerçait et que, d'autre part, la destination du père de famille ne peut être invoquée lorsqu'il s'agit d'eaux courantes;

Mais attendu que Pécout par ses conclusions subsidiaires offrait de prouver : 1° que pendant trente ans il avait pris toute l'eau, soit en fermant les deux orifices de droite du réservoir établi sur le pré n° 20, soit en reliant les deux rigoles par la jonction AC du plan; 2° que l'auteur commun avait organisé l'irrigation des prairies dont il s'agit en créant une rigole qui captait toutes les eaux, et les conduisait dans le pré n° 308;

Attendu qu'il est, en outre, reconnu par l'arrêt attaqué que Pécout prétend avoir droit à toutes les eaux dirigées sur son fonds par une seule rigole;

Attendu que les travaux ainsi spécifiés et prétendus dont il n'apparaît pas que l'arrêt attaqué ait dénié dès à présent l'existence en fait, sont des travaux apparents et permanents;

Attendu que les servitudes de prise d'eau, lorsqu'elles s'exercent au moyen d'ouvrages apparents, sont des servitudes continues, alors même qu'elles ne s'exercent pas constamment et que le fait de l'homme est nécessaire soit pour ouvrir, soit pour fermer l'orifice d'écoulement; qu'il suffit que l'eau une fois libre de

tout obstacle s'écoule sans le fait actuel de l'homme, au moyen des appareils construits pour cet objet; que, dès lors, la servitude réclamée par Pécout était continue et apparente et pouvait être acquise par la prescription de trente ans; que d'ailleurs la loi n'exige pas que les faits de possession invoqués pour établir la prescription soient eux-mêmes continus et apparents, du moment qu'ils satisfont aux exigences de l'article 2229 du Code civil;

Attendu, d'autre part, que la destination du père de famille est un moyen d'acquérir les servitudes continues et apparentes, que l'article 692 ne fait à cet égard aucune distinction et qu'il n'y a aucune raison pour ne pas appliquer cette règle générale aux droits d'usage sur les cours d'eau; d'où il suit qu'en repoussant l'offre de preuve faite par Pécout, l'arrêt attaqué a expressément violé les dispositions susvisées :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 228)

[21 novembre 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Magistrat directeur. — Litige sur le fond du droit. — Renvoi. — Indemnité éventuelle. — (Sieur Meurgey.)

Lorsque la demande à fin d'indemnité est contestée par l'État, tant sur l'étendue et la portée du jugement d'expropriation que sur le fond du droit, c'est à bon droit que le magistrat directeur décide qu'il y a lieu pour le jury de fixer éventuellement le chiffre de l'indemnité, sauf à renvoyer les parties devant le tribunal compétent, pour y être statué sur le litige.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre la société Meurgey, Porteret et Guingas;

Attendu que, devant le jury d'expropriation de l'arrondissement de Grenoble, la demande à fin d'indemnité formée par la société Meurgey, Porteret et Guingas a été contestée par l'État, tant sur l'étendue et la portée du jugement d'expropriation que sur le fond du droit;

Qu'en cet état le magistrat directeur a décidé qu'en présence de cette contestation il y avait lieu pour le jury, de fixer éventuellement le chiffre de l'indemnité, sauf à renvoyer les parties devant le tribunal compétent, pour y être statué sur le litige;

Que la décision du jury et l'ordonnance d'envoi en possession ont été effectivement rendues en ce sens, conformément aux prescriptions de l'article 39 de la loi du 3 mai 1841, en quoi lesdites décision et ordonnance, loin de violer cet article, en ont au contraire fait une exacte application :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 229)

[21 novembre 1887]

Navires. — Transport de marchandises. — Connaissement. — Personne dénommée. — (Sieurs Currie et Cie.)

Le propriétaire d'un navire chargé de transporter une marchandise avec connaissement prescrivant de la délivrer à une personne dénommée ne peut, sans manquer à ses obligations, la délivrer à d'autres qu'à cette personne ou à son mandataire, et la faute qu'il commet en agissant autrement ne saurait être couverte par d'autres imprudences qui seraient imputables à l'expéditeur, telles que celle d'avoir adressé le connaissement à un tiers, au lieu de le faire parvenir directement au destinataire.

Il importe peu que le destinataire ne réclame pas la marchandise et nie l'avoir jamais demandée à l'expéditeur. Le connaissement, quelle qu'en soit la teneur, fait seul loi entre le chargeur et le transporteur, qui est en faute du moment qu'il ne s'y conforme pas.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Statuant sur l'unique moyen de cassation :

Vu l'article 222 du Code de commerce;

Attendu que, d'après cet article, tout capitaine, maître ou patron chargé de la conduite d'un navire, est responsable des marchandises dont il se charge et dont il fournit une reconnaissance qu'on nomme connaissement; qu'il est donc responsable de la régularité de la délivrance desdites marchandises;

Attendu, en fait, qu'il n'est pas contesté que Thost et Dietz

avaient chargé sur le navire *l'Amadis*, pour être transportés de Naples à Bordeaux, seize fûts de vin qui, d'après l'ordre par eux écrit en marge du connaissement, sous la date du 4 avril 1883, devaient être délivrés à Lermat, Robert et Cie, et que, contrairement à cet ordre, ils l'ont été le 9 mai à Emile Winter, simple porteur dudit connaissement, qui a donné reçu de la marchandise au nom de Lermat, Robert et Cie, quoiqu'il n'eût reçu de ceux-ci aucun mandat, et qui l'a ensuite détournée à son profit;

Attendu que l'arrêt attaqué reconnaît qu'en agissant comme ils l'ont fait, sans s'assurer que Winter était véritablement mandataire de Lermat et Robert, Currie et Cie ont manqué à leurs devoirs de transporteurs; que, toutefois, il les a exonérés de toute responsabilité par la raison que l'imprudence de Currie et Cie n'aurait été que la conséquence des imprudences plus graves et plus caractérisées qui sont à la charge de Thost et Dietz;

Attendu qu'en admettant qu'il y ait eu faute d'imprudence de la part de Thost et Dietz, à envoyer à Winter l'exemplaire du connaissement à l'aide duquel il a surpris la bonne foi du transporteur, au lieu de l'adresser à Lermat et Robert, cette circonstance pouvait peut-être permettre de réduire la part de responsabilité de Currie et Cie, mais non pas les en affranchir entièrement, la faute qu'aurait commise le chargeur ne pouvant en aucun cas effacer celle que l'arrêt lui-même déclare être imputable au transporteur;

Qu'à la vérité l'arrêt ajoute que Lermat et Robert à l'ordre de qui le connaissement était endossé n'ont jamais réclamé la marchandise; qu'aucun contrat ne s'était formé entre eux et les chargeurs, et qu'ainsi l'endossement était sans valeur;

Attendu que cette proposition pourrait être vraie dans les rapports du chargeur et du destinataire, mais qu'elle reste sans application dans les rapports du chargeur et du transporteur; que ce dernier n'a pas à rechercher de quel droit ni dans quel intérêt la marchandise est expédiée et le connaissement rédigé dans la forme où il l'a été; que ce connaissement fait seul la loi entre lui et le chargeur et qu'il est en faute par cela même qu'il ne s'y conforme pas;

D'où il suit qu'en repoussant par les motifs prérappelés l'action en dommages-intérêts introduite par les demandeurs contre Currie et Cie, l'arrêt attaqué a méconnu l'article ci-dessus visé du Code de commerce;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 230)

[12 décembre 1887]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury spécial. — Désignation antérieure. — Nullité. — (Sieur Vincentelli.)

Lorsque la cour ou les tribunaux du chef-lieu judiciaire désignent, avant le jugement d'expropriation ou le jugement de donné acte qui en est l'équivalent, le jury spécial chargé de la fixation de l'indemnité, cette désignation faite sans cause légale se trouve viciée d'une nullité absolue et rend nulles les opérations du jury ainsi composé.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Joint les deux pourvois;

Et statuant sur le premier moyen,

Et d'abord sur les deux fins de non-recevoir qui y sont opposées;

Attendu que ce moyen tiré du défaut de pourvoi du jury est d'ordre public; qu'il n'a pu être couvert ni par l'absence de pourvoi contre la délibération de la cour de Bastia qui a désigné les jurés, ni contre le jugement du tribunal de Corte qui a donné acte de la cession amiable, ni par la comparution des parties devant le jury, et qu'il peut être proposé pour la première fois devant la Cour de cassation :

Par ces motifs, rejette les fins de non-recevoir;

Au fond :

Vu l'article 30 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'aux termes de cet article les cours d'appel et les tribunaux du chef-lieu judiciaire choisissent les personnes qui formeront le jury spécial toutes les fois qu'il y a lieu de recourir audit jury, ce qui doit s'entendre exclusivement des cas où par suite d'un jugement d'expropriation ou d'un jugement donnant acte de consentement du propriétaire à la cession, le principe de l'expropriation ou de la cession se trouve irrévocablement et judiciairement acquis et le droit à l'indemnité ouvert en faveur de l'exproprié, qui peut, aux termes de l'article 55 de la loi du

3 mai 1841, en requérir la fixation si, dans les six mois du jugement l'expropriant ne la poursuit pas; qu'il suit de là que lorsque cet acte d'administration précède au lieu de le suivre le jugement d'expropriation ou le jugement de donné acte qui en est l'équivalent, une telle désignation faite sans cause légale se trouve viciée d'une nullité absolue et rend nulles les opérations du jury ainsi composé;

Attendu que, contrairement à ces principes, la cour d'appel de Bastia a désigné le jury spécial chargé de fixer les indemnités dues au sieur Vincentelli par arrêt du 28 janvier 1887, antérieur au jugement du 16 février suivant donnant acte de la cession consentie par ce propriétaire; que cette désignation intervenue avant le jugement qui seul pouvait la provoquer et la justifier a eu pour conséquence d'entacher de nullité les opérations du jury; d'où il suit qu'il a été contrevenu aux dispositions de loi susvisées;

Par ces motifs et sans qu'il soit besoin de statuer sur le deuxième moyen.

Casse, etc.

(N° 231)

[14 décembre 1887]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Clause de non-garantie. — Preuve. — (Sieur Galland-Belet.)

En matière de transports par voie ferrée, la clause de non-garantie stipulée dans un tarif spécial dûment homologué a pour objet d'obliger l'expéditeur ou le destinataire à prouver que le dommage dont il se plaint provient d'une faute commise par la compagnie ou par ses agents.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre Galland-Belet;

Sur la première branche du moyen unique de cassation;

Vu l'article 1134 du Code civil, portant que les conventions légalement formées font la loi des parties, et le tarif n° 14 de la

compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, lequel affranchit la compagnie des pertes et déchets de route;

Attendu qu'il est établi par le jugement attaqué que les divers objets (mobilier de jardin et articles de cave) remis par la compagnie générale transatlantique à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour être expédiés à Galland-Belet, commerçant à Tournus, ont été transportés aux conditions du tarif n° 14; lequel déclare la compagnie transporteur affranchie de la responsabilité des pertes ou déchets de route;

Qu'il en résulte que la compagnie ne pouvait être déclarée responsable des avaries de ce genre qu'autant que les expéditeurs ou les destinataires établiraient qu'elles provenaient d'une faute imputable à ladite compagnie ou à ses agents;

Attendu que Galland-Belet n'a ni fait ni même offert cette preuve; que, sans relever aucune circonstances qui soit constitutive d'une faute de la compagnie, le jugement attaqué la déclare responsable par ce seul motif qu'il était présumable que les objets transportés lui avaient été remis en bon état et qu'aucune preuve plus convaincante que le transport lui-même n'était nécessaire pour démontrer à qui la faute était imputable;

Attendu qu'il n'a jamais été établi ni même prétendu que les dispositions du tarif appliqué eussent imposé à la compagnie des chemins de fer l'obligation de prendre en cours de route des mesures particulières pour parer à des dégâts ou à des pertes de cette nature;

Que, par conséquent, en condamnant la compagnie demanderesse à payer à Galland-Belet des dommages-intérêts pour cause des déchets et avaries de route subis par la marchandise transportée, le jugement attaqué a méconnu les dispositions des textes susvisés :

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur la seconde branche du moyen,

Casse, etc.

(N° 232)

[14 décembre 1887]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. —

clauses de non-garantie. — Faute. — Preuve. — (Sieur Autran et autres.)

La clause d'un tarif spécial portant que la compagnie ne répond pas des avaries de route a pour effet de mettre la preuve de la faute à la charge du propriétaire de la marchandise. On ne saurait faire résulter la preuve d'un fait constitutif de faute de la perception d'une taxe plus élevée affectée à une marchandise classée parmi les « pierres façonnées », alors que l'expéditeur a réclamé le tarif le plus réduit applicable aux « pierres brutes ».

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Vu le tarif spécial n° 30 des transports à petite vitesse de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, portant que la « compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route », clause dont l'effet est de mettre à la charge de l'expéditeur ou du destinataire de la marchandise la preuve des fautes invoquées contre la compagnie ou ses agents;

Attendu qu'il résulte du jugement attaqué que le colis contenant « un parquet de billard » transporté successivement par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et par le camionneur Pascal à l'adresse d'Audran a été expédié de la gare de Lyon, suivant déclaration portant remise à la compagnie d'un « fardeau de pierre », et avec demande de tarif le plus réduit, et que la compagnie a perçu, pour ce transport, la taxe du tarif spécial susvisé concernant les « pierres façonnées »;

Attendu que, sans contester l'applicabilité de cette taxe au transport de l'espèce, le jugement attaqué a condamné la compagnie à des dommages-intérêts envers le destinataire, à raison de l'avarie survenue en cours de route, par le motif qu'en percevant la taxe plus élevée afférente aux « pierres façonnées ou ouvrées », alors que l'expéditeur avait réclamé le tarif le plus réduit qui est celui qui est applicable aux « pierres brutes », la compagnie devait savoir qu'elle transportait non un fardeau de pierre brute, mais un solde de pierre ouvrée nécessitant plus de soins pour sa conservation ;

Attendu qu'on ne saurait faire résulter de cet unique motif à la charge de la compagnie ou de ses agents, dans l'exécution du transport litigieux, la preuve ou même la simple affirmation d'un fait quelconque constitutif d'une faute, et engageant, par

suite, la responsabilité de ladite compagnie, nonobstant la clause de non-garantie stipulée au contrat et applicable même aux pierres ouvrées;

D'où il suit qu'en statuant ainsi qu'il l'a fait et en condamnant Pascal, demandeur en cassation, à relever et garantir la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée des condamnations contre elle prononcées, le jugement attaqué a violé le tarif spécial n° 30 précité, dûment homologué et ayant force de loi;

Par ces motifs, donnant défaut contre Audran et sans qu'il soit besoin d'examiner le second moyen du pourvoi.

Casse, etc.

(N° 233)

[14 décembre 1887]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Responsabilité. — Poids. — (Sieur Vassas et autres.)

Lorsque la lettre de voiture constate le poids de l'objet transporté mais non sa contenance, le voiturier n'est tenu de faire état au destinataire que de la différence entre le poids qu'il a reçu d'après la lettre de voiture et celui qu'il livre. Il ne peut être, par suite, condamné à payer un déficit calculé sur la contenance.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Statuant sur le premier moyen du pourvoi:

Vu les articles 101 et 102 du Code de commerce, aux termes desquels la lettre de voiture, qui doit « exprimer la nature et le poids ou la contenance des objets à transporter, forme le contrat entre l'expéditeur et le voiturier »;

Attendu, en fait, que le 2, le 3 et le 27 mai 1884, Goutelle et Compagnie ont adressé de Reuss (Espagne) à Vassas, à Narbonne, trois expéditions de fûts de vin, suivant lettre de voiture exprimant non la contenance, mais le poids total des fûts de chaque expédition, conformément aux conditions du tarif spécial S, n° 25, commun aux compagnies du nord de l'Espagne et à la compagnie des chemins de fer du Midi, tarif stipulé au contrat;

qu'à l'arrivée des marchandises à Narbonne, un certain nombre de fûts ayant été reconnus en vidange, Goutelle et compagnie, assignés par le destinataire, ont appelé en cause la compagnie du Midi, dernier transporteur, laquelle a soutenu « que la compagnie espagnole s'étant chargée au départ d'un poids déterminé et non d'une quantité en hectolitres, le Midi n'était obligé que de rendre le même poids » ;

Attendu que, sans motiver d'aucune manière le rejet de cette exception et sans même relever une différence quelconque entre le poids des fûts, le jugement attaqué a condamné la compagnie demanderesse en cassation à garantir l'expéditeur des condamnations prononcées contre lui en payement du déficit constaté, non sur le poids, mais sur la contenance de la marchandise transportée, alors que la loi du contrat n'obligeait le voiturier qu'à faire état au destinataire de la différence qui pouvait exister entre le poids qu'il lui livrait et celui qu'il avait reçu ;

D'où il suit qu'en statuant ainsi qu'il l'a fait, le tribunal de commerce de Narbonne a violé les articles 101 et 102 précités du Code de commerce :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin d'examiner le deuxième moyen du pourvoi,

Donnant défaut contre les défendeurs,

Casse, etc.

(N° 234)

[14 décembre 1887]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Clause de non-garantie. — Avaries. — Preuve. — (Sieur Cabrespine.)

La clause de non-garantie, insérée dans un tarif spécial, a pour effet, sinon d'exonérer de toute responsabilité la compagnie ou ses agents, tout au moins de mettre la preuve des fautes à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Statuant sur l'unique moyen du pourvoi :

Vu le tarif P V, n° 4, de la compagnie du chemin de fer du

Nord, dont les « conditions » portent que la compagnie ne répond pas des « avaries et déchets de route », et les tarifs généraux pour les transports à petite vitesse de la compagnie du chemin de fer d'Orléans, qui classent dans la troisième série des prix de transport « les fontes moulées, sans responsabilité »;

Attendu, en fait, que, le 24 février 1886, le directeur des fonderies de Sougland a remis à la compagnie du Nord, en gare à Hirson, avec demande des tarifs les plus réduits, une marchandise en fonte moulée, dite *cuisinière n° 33*, pour être expédiée par petite vitesse, au sieur Cabrespine, à Aurillac; que cette marchandise a voyagé sur le réseau de la compagnie du Nord, aux conditions du tarif P. V., n° 4, susvisé, puis sur le réseau de la compagnie d'Orléans, aux conditions précitées de la troisième série des tarifs généraux, laquelle comporte le prix le plus réduit pour le transport des fontes moulées; qu'enfin, à l'arrivée en gare, à Aurillac, une plaque du fond de la cuisinière ayant été trouvée fendue, le sieur Cabrespine a refusé de prendre livraison et assigné la compagnie d'Orléans en dommages-intérêts;

Attendu que la clause de non-garantie ci-dessus relatée avait pour effet de ne rendre la compagnie d'Orléans responsable de l'avarie qu'autant que le destinataire établirait que cette avarie provenait de la faute de ladite compagnie; que cependant le tribunal de commerce, par le jugement attaqué, a condamné la demanderesse en cassation pour avoir « par sa faute occasionné l'avarie en négligeant de prendre, pour la conservation de la marchandise à elle confiée, les précautions que pouvaient exiger les circonstances survenues tant en cours de route qu'au déchargement à l'arrivée »;

Mais attendu qu'en se bornant ainsi à affirmer la faute, sans indiquer quelles précautions la compagnie aurait dû prendre et sans relever dans les circonstances du transport ou du déchargement aucun fait précis constitutif d'une faute, le tribunal de commerce d'Aurillac a rendu une décision qui manque de base légale et violé les dispositions susvisées du tarif général dûment homologué de la compagnie du chemin de fer d'Orléans :

Par ces motifs, donnant défaut contre le défendeur,

Casse, etc.

(N° 235)

[19 décembre 1887]

Servitudes. — 1° Eaux courantes. — Propriétaires riverains. — Règlement d'eau. — Titres anciens. — 2° Destination du père de famille. — 3° Servitude continue et apparente. — Interruptions passagères. — (Sieur Abdon Pimbert et autres.)

1° *Les tribunaux civils ne peuvent, à l'occasion d'une contestation soulevée entre propriétaires riverains d'une eau courante, procéder à un règlement d'eau qu'en respectant les droits établis sur un titre ou un règlement local. — 2° Le service établi entre deux fonds par le propriétaire de ces fonds se transforme en servitude lors de leur séparation si la servitude est continue et apparente, et la servitude ainsi instituée par la destination du père de famille continue d'exister avec ce caractère entre les deux fonds séparés. — 3° Des interruptions momentanées n'empêchent pas une servitude d'être continue si, l'obstacle qui s'opposait passagèrement à l'exercice de la servitude venant à cesser, cet exercice reprend de lui-même par suite même de la situation des lieux et s'il s'agit d'une servitude de prise d'eau par suite du cours naturel de l'eau.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen :

Attendu que les consorts de la Fresnaye ont combattu au fond les conclusions subsidiaires prises en appel par Pimbert et autres et tendant à l'entérinement du rapport des experts, sans opposer à ces conclusions l'exception tirée de ce qu'elles avaient constitué une demande nouvelle ;

Attendu que le juge d'appel n'avait pas à s'expliquer sur une fin de non-recevoir qui n'était pas invoquée devant lui et qu'il ne devait pas la suppléer d'office, puisque la règle posée par l'article 464 du Code de procédure civile n'est pas d'ordre public,

Rejette le premier moyen ;

Mais sur le second moyen :

Vu les articles 645 et 692 du Code civil ;

Attendu que, si les tribunaux civils, saisis des contestations

qui s'élèvent entre propriétaires riverains relativement à l'usage des eaux courantes, ont la faculté de régler le mode de jouissance de ces eaux lorsqu'il n'a été déterminé ni par des règlements locaux ni par des titres ou une ancienne possession, ils ne peuvent, s'il a été ainsi fixé, y introduire un changement, sans porter atteinte aux droits acquis et sans commettre un excès de pouvoirs ;

Attendu qu'il est reconnu par l'arrêt attaqué que de temps immémorial et jusqu'en 1870, il a existé sur le fossé n° 2, par le moyen duquel s'exerçait, au lieu dit le gué de la Sablière, le droit de prise d'eau dans la rivière de la Mause revendiqué par les consorts de la Fresnaye, un barrage plus ou moins étanche, suivant l'abondance ou la pénurie des eaux de la rivière ; que ce barrage, destiné seulement à empêcher la déperdition des eaux de la Mause, quand les appareils d'irrigation ne fonctionnaient pas, n'était établi que d'une manière temporaire ; qu'il était assujetti aux modifications nécessitées périodiquement, soit par le fonctionnement des moulins, soit par l'irrigation des prairies ; qu'on ne pouvait expliquer un pareil état de choses autrement que par la situation des lieux et la destination du père de famille établie au moment où les seigneurs de Romée, de Chazelles et de la Boussaye étaient propriétaires à la fois des moulins et des terrains de la vallée et réglèrent à leur gré le régime des eaux de la Mause ;

Attendu, cependant, que l'arrêt attaqué, se fondant sur ce que, dans l'espèce, il n'y aurait pas eu de droit acquis au profit des consorts de la Fresnaye, a ordonné la fermeture complète du fossé n° 2 au moyen d'un barrage étanche, qui devra être construit à l'endroit même où le fossé dont il s'agit prend son origine dans le lit de la Mause ; qu'il a également décidé que la prise d'eau s'exerçait au moyen d'un autre fossé dit fossé n° 1, en tête duquel doit également être établi un barrage étanche, mais dont la maçonnerie sera traversée par un tuyau dont l'arrêt indique la section et qui sera muni d'un robinet dont l'arrêt a réglé les heures d'ouverture et de fermeture ;

Attendu que lorsque deux héritages voisins ou deux parties d'un même fonds entre lesquels le propriétaire a établi un état de choses constitutif d'une servitude continue et apparente, cessent d'être réunis dans la même main, le service auquel l'un d'eux a été ainsi assujetti envers l'autre par la destination du père de famille se transforme en servitude et subsiste avec ce caractère comme si cette servitude avait été établie par un titre ;

Attendu, il est vrai, que l'arrêt attaqué énonce que, à partir de la séparation des héritages, la jouissance de la prise d'eau par les consorts de la Fresnaye n'a plus reposé que sur un *modus vivendi* établi par les propriétaires des usines, d'une part, des prairies, de l'autre, pour maintenir les rapports de bon voisinage, et que la jouissance des consorts de la Fresnaye s'est trouvée ainsi entachée de précarité et a cessé d'être continue;

Mais attendu qu'il résulte d'une manière non moins certaine des constatations de l'arrêt attaqué que l'état de choses établi par la destination du père de famille est resté, après la séparation des héritages et jusqu'en 1870, exactement tel qu'il était quand les héritages étaient réunis;

Attendu que les intermittences auxquelles la servitude de prise d'eau par le fossé n° 2 était assujettie aussi bien avant qu'après la séparation des fonds par suite soit du jeu des vannes des moulins, soit de l'enlèvement total ou partiel et du rétablissement d'un barrage non étanche au gué de la Sablière, n'empêchaient pas cette servitude d'être continue et ne la rendaient pas précaire, puisque chaque fois que la main de l'homme avait fait cesser l'obstacle qui s'opposait momentanément à son exercice, cet exercice s'effectuait de lui-même, par suite de la situation des lieux et du cours naturel de l'eau; qu'ainsi la prise d'eau que les consorts de la Fresnaye ont exercée dans la rivière la Mause, au lieu dit le gué de la Sablière, par le fossé n° 2, avait bien le caractère d'une servitude continue et apparente qui a été établie par la destination du père de famille et qui a existé comme telle à partir de la séparation des héritages;

Qu'il suit de là que, en admettant même que, dans l'espèce, la cour d'appel aurait pu déterminer, de manière à concilier les droits respectifs des consorts de la Fresnaye et des propriétaires des moulins, d'après ce qui a été établi par la destination du père de famille, le volume et la quantité d'eau qui pourrait être absorbée par le fossé n° 2, la cour d'appel ne pouvait, ainsi qu'elle l'a fait, supprimer cette servitude de prise d'eau, ordonner la fermeture complète du fossé n° 2 et y substituer une autre prise d'eau s'exerçant par un autre fossé; qu'en statuant ainsi, la cour d'appel d'Orléans a commis un excès de pouvoirs, faussement appliqué l'article 645 du Code civil et violé l'article 692 du même Code;

Par ces motifs, casse, etc.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 236)

[6 octobre 1888]

Routes nationales. — Travaux exécutés dans le voisinage des lignes télégraphiques souterraines.

Monsieur l'Ingénieur en Chef, par une circulaire du 3 février 1884, l'administration vous a prescrit de vous concerter avec le service télégraphique, quand vous auriez à faire exécuter des travaux de rectification d'une route nationale qui auraient pour conséquence le déplacement d'une ligne télégraphique souterraine.

Sur la demande de la direction générale des postes et des télégraphes, je crois devoir compléter les instructions contenues dans cette circulaire en appelant votre attention sur les points suivants :

Les travaux de reetification ne sont pas les seuls pour lesquels une entente préalable avec le service des télégraphes soit nécessaire. Cette entente doit également avoir lieu toutes les fois qu'il s'agit de toucher au sous-sol des routes nationales où se trouvent établies des lignes souterraines, par exemple, pour la modification du profil en long, la construction d'égouts, enfin, pour tous travaux devant entraîner le déplacement de ces lignes.

D'un autre côté, la pose des conduites d'eau et de gaz, à une distance trop rapprochée des câbles de transmission, peut être gênante pour les réparations à faire à l'un ou l'autre système de canalisation, et il a été constaté que les émanations du gaz ou les infiltrations de l'eau étaient susceptibles de détériorer les câbles télégraphiques et de nuire considérablement à la conservation des lignes souterraines. Il conviendra donc, avant de faire prendre l'arrêté portant autorisation d'exécuter les travaux de l'espèce, que vous vous concertiez avec le service des télégraphes

pour déterminer la place que doivent occuper la conduite principale et les branchements qui donnent lieu à la permission de voirie sollicitée. Il sera, en outre, stipulé dans l'arrêté que les frais de réparation ou de déplacement des conduites ou branchements seront à la charge exclusive des permissionnaires.

Quant aux dépenses effectués par le service télégraphique pour le déplacement ou les réparations des lignes souterraines, occasionnées pour l'exécution des travaux entrepris pour le service des ponts et chaussées, il demeure entendu qu'elles seront supportées par mon administration et remboursées à la direction générale des postes et des télégraphes par voie de virement de ministère à ministère.

Dans le cas où les travaux seraient exécutés par les départements ou les communes, la dépense resterait à la charge du service qui aura provoqué le déplacement des lignes, et remboursée directement par ce service à l'administration des télégraphes.

Je vous prie, monsieur l'Ingénieur en Chef, de veiller à l'exécution des dispositions qui précèdent.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. MONTAUD.

(N° 237)

[16 octobre 1888]

Routes nationales. — Recensement de la circulation en 1888.[1]

Monsieur l'Ingénieur en chef, le moment approche où le recensement de la circulation sur les routes nationales en 1888 sera terminé. Afin de mettre en lumière les résultats qui s'en déduisent, vous aurez à établir une récapitulation générale à l'aide des renseignements consignés dans les tableaux trimestriels (modèle n° 4) produits antérieurement.

Sur la proposition de la Commission des routes nationales, j'ai adopté les modèles ci-joints (nos 5, 6 et 7) qui doivent vous servir pour dresser la récapitulation dont il s'agit. Vous aurez à calculer,

sur la dernière page du tableau n° 5, la circulation réduite, c'est-à-dire le nombre auquel se réduisent les coliers constatés par les comptages, quand on ramène à la même unité (au point de vue de leur influence sur l'usure des chaussées) les différentes catégories entre lesquelles ils ont été répartis. Les coefficients de réduction applicables aux diverses catégories seront les mêmes que ceux qui ont été admis lors du précédent recensement; ils sont rappelés dans l'instruction placée en tête du modèle n° 5.

Le rapport de la circulation de nuit à la circulation totale est un renseignement très utile, mais qui ne comporte pas une précision absolue, la limite où commence la circulation de nuit étant nécessairement un peu arbitraire. J'ai, sur l'avis de la Commission des routes, admis que ce rapport serait déterminé avec une approximation suffisante, en calculant la moyenne arithmétique des rapports obtenus, chaque trimestre, à l'aide de calculs plus longs et plus compliqués. C'est dans ce sens que vous aurez à remplir la dernière partie du tableau modèle n° 5.

Il est nécessaire en outre de calculer, comme on l'a fait dans les recensements antérieurs, le tonnage qui se déduit du nombre des colliers; les résultats en seront consignés dans un tableau distinct (modèle n° 6 ci-joint). Vous trouverez les éléments de ce travail dans les tableaux A produits en exécution de la circulaire du 19 août 1887 et que j'ai approuvés à la date du 18 juin dernier.

Je crois devoir également appeler votre attention sur le point suivant :

On a jusqu'ici négligé d'indiquer le tonnage que représentent les animaux circulant sur les routes et se transportant eux-mêmes d'un point à un autre du territoire. Il peut résulter de là une erreur appréciable dans les comparaisons que l'on serait tenté de faire entre le tonnage des routes et celui des autres voies de communication, telles que les chemins de fer pour lesquels les animaux transportés figurent dans le chiffre du tonnage. J'ai décidé, par suite, conformément à l'avis de la Commission des routes, que le poids des animaux serait ajouté à celui des objets transportés par les voitures; mais cette disposition ne sera pas étendue aux animaux qui sont montés, car ils représentent un moyen et non une matière de transport. La distinction entre ces deux catégories d'animaux est établie sur les feuilles de pointage auxquelles vous aurez à vous reporter, pour en déduire le tonnage à compter dans la 4e catégorie du tableau modèle n° 6.

Enfin, vous devrez présenter, dans un tableau conforme au

modèle n° 7, et pour chacune des routes de votre département, la comparaison entre les résultats du recensement de 1838 et ceux du recensement de 1862.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. Montaud.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS.

ROUTES NATIONALES.

MODÈLE N° 5. (*)

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION EN 1888

DÉPARTEMENT D

CHAUSSÉES

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

INSTRUCTION : Les colonnes 2 à 5, 7 à 10, 12 à 15, 17 à 20, 22 à 25, 27 à 30, 37 à 40, sont empruntées aux Résultats trimestriels (Mod. n° 4). Les colonnes 6, 11, 16, 21, 26, 31 et 41 sont les moyennes arithmétiques des quatre colonnes qui précèdent chacune d'elles. Les colonnes 32 à 36 donnent le total résultant des colonnes 2 à 16 et 22 à 31, après que l'on a affecté les diverses catégories de voitures ou d'animaux d'un coefficient de réduction, savoir :

Voitures chargées de produits et marchandises et voitures publiques . . . . 1.
Voitures vides et voitures particulières . . . . 1/2.
Animaux non attelés. 1/5.
Menu bétail . . . . 1/30.

Le tableau est dressé par sections pour chaque route et par routes. Une récapitulation générale par routes et pour l'ensemble de l'arrondissement ou du département est faite à la fin du tableau.

L'ingénieur ordinaire envoie le tableau relatif à son arrondissement, le 1er février 1889, à l'ingénieur en chef, qui transmet à l'Administration, le 1er mars, le tableau relatif au département, avec les tableaux des ingénieurs ordinaires à l'appui.

NOTA. — Lorsqu'il y a des parties de chaussées pavées, on dresse trois tableaux distincts, le premier pour les parties empierrées, le deuxième pour les parties pavées, le troisième pour l'ensemble comprenant les chaussées de toute nature. (Pour la définition des chaussées pavées, voir la note au bas du modèle n° 2 annexé à la circulaire du 18 août 1887.)

Dressé par l'Ingénieur soussigné.

A , le 18 .

(*) Ce tableau devra être dressé dans le format 21/31.

1° COLLIERS.

DÉSIGNATION DES ROUTES et sections de route	NOMBRE QUOTIDIEN MOYEN DE COLLIERS ATTELÉS									
	AUX VOITURES CHARGÉES de produits et marchandises					AUX VOITURES PUBLIQUES pour voyageurs (chargées ou vides)				
	1er trimestre	2e trimestre	3e trimestre	4e trimestre	Année entière	1er trimestre	2e trimestre	3e trimestre	4e trimestre	Année entière
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

1° COLLIERS.

NOMBRE QUOTIDIEN MOYEN DE COLLIERS ATTELÉS										OBSERVATIONS
AUX VOITURES VIDES et aux voitures particulières pour voyageurs					AUX VOITURES DE TOUTE NATURE					
[1er] tri-mestre	2e tri-mestre	3e tri-mestre	4e tri-mestre	Année entière	1er tri-mestre	2e tri-mestre	3e tri-mestre	4e tri-mestre	Année entière	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	

2° ANIMAUX.

DÉSIGNATION DES ROUTES et sections de route	NOMBRE QUOTIDIEN MOYEN D'ANIMAUX NON ATTELÉS					NOMBRE QUOTIDIEN MOYEN DE TÊTES DE MENU BÉTAIL				
	1er trimestre	2e trimestre	3e trimestre	4e trimestre	Année entière	1er trimestre	2e trimestre	3e trimestre	4e trimestre	[illegible]
1	22	23	24	25	26	27	28	29	30	[illegible]

3° CIRCULATION RÉDUITE ET CIRCULATION NOCTURNE.

CIRCULATION QUOTIDIENNE RÉDUITE					RAPPORT DE LA CIRCULATION DE NUIT à la circulation totale					OBSERVATIONS
[illegible]	2ᵉ trimestre	3ᵉ trimestre	4ᵉ trimestre	Année entière	1ᵉʳ trimestre	2ᵉ trimestre	3ᵉ trimestre	4ᵉ trimestre	Année entière	
[illegible]	33	34	35	36	37	38	39	40	41	

MINISTÈRE
DES
…UX PUBLICS.

…S NATIONALES.

MODÈLE N° 6. (*)

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION EN 1888

DÉPARTEMENT D

TONNAGE

INSTRUCTION : Les colonnes 3, 10, 17, 25 sont la reproduction des colonnes 3, 5, 7, 13 du tableau modèle n° 4.

La colonne 21 ne s'applique qu'aux animaux *non montés;* elle se déduit des feuilles de pointage par les mêmes calculs que la colonne 11 du tableau n° 4.

Les colonnes 4, 7, 11, 14, 18, 22, 26 sont, pour chaque section, la reproduction des colonnes 13, 19, 15, 21, 17, 9, 11 du tableau A.

Les colonnes 5, 8, 12, 15, 19, 23, 27 sont les produits des tonnages par collier multipliés par le nombre des colliers.

Les tonnages kilométriques sont les produits des tonnages à distance entière par les longueurs (col. 2).

Les colonnes 29 à 32 sont les totaux des colonnes correspondantes dans les tableaux d'autre part.

Les colonnes 33 à 36 sont les produits par 366 des colonnes 29 à 32.

Il est fait, pour chaque route, un total des tonnages kilométriques. On divise ce total par la longueur de la route, et on obtient ainsi le tonnage à distance entière pour cette route. Le tonnage à distance entière est divisé à son tour par le nombre de colliers, et le quotient représente le tonnage moyen par collier pour l'ensemble de la route. (REMARQUE : Le tonnage moyen par collier ainsi obtenu peut différer de celui qui figure au tableau A, où il avait été calculé en raison seulement des longueurs, sans tenir compte des variations de la circulation d'une section à l'autre.)

Il est fait, à la fin du tableau, de la même manière, une récapitulation générale par routes et pour l'ensemble de l'arrondissement ou du département.

Les longueurs sont exprimées en kilomètres avec 3 décimales; les tonnages par collier, en kilogrammes sans fractions; les tonnages kilométriques et à distance entière, en tonnes sans fractions.

Dressé par l'Ingénieur soussigné.

A , le 18 .

(*) Ce tableau devra être dressé dans le format 21/31.

TONNAGE. — 1re CATÉGORIE.

DÉSIGNATION DES ROUTES et sections de route	LONGUEURS	TONNAGE QUOTIDIEN MOYEN — 1re CATÉGORIE : Voitures chargées de produits et de marchandises					
		Nombre de colliers	Tonnage brut			Tonnage utile	
			par collier	à distance entière	kilométrique	par collier	à distance entière
1	2	3	4	5	6	7	8
	kilom.		kilogr.	tonnes	tonnes	kilogr.	tonnes

TONNAGE. — 2e ET 3e CATÉGORIES.

TONNAGE QUOTIDIEN MOYEN										
	2e CATÉGORIE : Voitures publiques pour voyageurs						3e CATÉGORIE : Voitures vides et voitures particulières pour voyageurs			
bre … iers	Tonnage brut			Tonnage utile			Nombre de colliers	Tonnage brut		
	par collier	à distance entière	kilométrique	par collier	à distance entière	kilométrique		par collier	à distance entière	kilométrique
0	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	kilogr.	tonnes	tonnes	kilogr.	tonnes	tonnes		kilogr.	tonnes	tonnes

TONNAGE. — 4e ET 5e CATÉGORIES.

DÉSIGNATION des routes et sections de routes	LONGUEURS	TONNAGE QUOTIDIEN MOYEN							
		4e CATÉGORIE ANIMAUX NON ATTELÉS NI MONTÉS				5e CATÉGORIE MENU BÉTAIL			
		Nombre de têtes	Tonnage brut et utile			Nombre de têtes	Tonnage brut et [illegible]		
			par tête	à distance entière	kilométrique		par tête	à distance entière	[illegible]
1	2	21	22	23	24	25	26	27	[illegible]
	kilom.		kilog.	tonnes	tonnes		kilog.	tonnes	[illegible]

TONNAGE TOTAL.

DÉSIGNATION des routes et sections de routes	LONGUEURS	TONNAGE TOTAL							
		QUOTIDIEN				ANNUEL			
		à distance entière		kilométrique		à distance entière		kilométrique	
		brut	utile	brut	utile	brut	brut	brut	utile
1	2	29	30	31	32	33	34	35	36
	kilom.	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes

MINISTÈRE
DES
[TRA]VAUX PUBLICS

[RO]UTES NATIONALES

MODÈLE N° 7 (*)

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION EN 1888

DÉPARTEMENT d

COMPARAISON

DES RÉSULTATS DU RECENSEMENT DE 1888

AVEC CEUX DU RECENSEMENT DE 1882

Dressé par l'Ingénieur soussigné.

A , le 18

(*) Ce tableau devra être dressé dans le format 21/31.

COMPARAISON DES RÉSULTATS DU RECENSEMENT

1° *Colliers.*

DÉSIGNATION des ROUTES	NOMBRE QUOTIDIEN BRUT DE COLLIERS						NOMBRE QUOTIDIEN RÉDUIT DE COLLIERS					
	TOTAL		AUGMENTATION		DIMINUTION		TOTAL		AUGMENTATION		DIMINUTION	
	en 1888	en 1882	absolue	p. 100	absolue	p. 100	en 1888	en 1882	absolue	p. 100	absolue	p. 100

DE 1888 AVEC CEUX DU RECENSEMENT DE 1882.

2° *Tonnage.*

TONNAGE QUOTIDIEN BRUT						TONNAGE QUOTIDIEN UTILE						OBSERVATION
TOTAL		AUGMENTATION		DIMINUTION		TOTAL		AUGMENTATION		DIMINUTION		
en 1888	en 1882	ab-solue	p. 100	ab-solue	p. 100	en 1888	en 1882	ab-solue	p. 100	ab-solue	p. 100	
tonnes.	tonnes.	tonnes.		tonnes.		tonnes.	tonnes.	tonnes.		tonnes.		

(N° 238)

[25 octobre 1888]

Propositions d'avancement en faveur des commis des ponts et chaussées et des agents inférieurs.

Monsieur le Préfet, les décrets des 9 et 11 juin 1888, réorganisant le personnel des commis et des agents inférieurs des ponts et chaussées, ont remis au Ministre des travaux publics la nomination et l'avancement de ces agents.

J'ai l'honneur de vous informer que j'adresse à MM. les Ingénieurs en chef les formules nécessaires pour inscrire leurs propositions d'avancement en faveur de ce personnel.

Les propositions faites en faveur des commis des ponts et chaussées devront être présentées par classe et, dans chaque classe, par ordre de priorité. En ce qui concerne les agents inférieurs de la navigation intérieure et des ports maritimes, MM. les Ingénieurs en chef devront les classer exclusivement par ordre de priorité, sans se préoccuper du grade ou de la classe des agents présentés, de façon que l'administration puisse, dans chaque service, récompenser les plus méritants.

Le même mode de classement sera suivi pour les maîtres et les gardiens de phares; ces agents feront l'objet d'un état spécial.

MM. les Ingénieurs en chef devront m'adresser directement un état général comprenant l'ensemble de leurs propositions pour chaque catégorie d'agents.

Toutefois comme, aux termes des décrets des 9 et 11 juin 1888, la promotion des commis des ponts et chaussées et des agents inférieurs doit être faite après avis du préfet, en même temps qu'ils m'adresseront leurs propositions pour l'ensemble de leur personnel, ils vous feront parvenir une copie de ces propositions, si leur service ne s'étend que sur un seul département, ou un extrait en ce qui concerne les agents de votre département, si leur service s'étend sur plusieurs départements.

Vous voudrez bien, monsieur le Préfet, me transmettre ces propositions dans le plus bref délai possible.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. Montaud.

PERSONNEL

(N° 239)

Septembre 1888

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 21 septembre 1888. — M. **Lax**, Ingénieur en Chef de 1re classe, Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics est promu au grade de Commandeur dans l'Ordre national de la Légion d'honneur.

2° NOMINATIONS.

Décret du 17 septembre. — Sont nommés Élèves-Ingénieurs de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1888, les Élèves de l'École polytechnique dont les noms suivent :

MM. **Michaux** (Alexandre, Nicolas, Lucien).
Collot (Charles, Émile).
Martin (Remi, Camille, Henri).
Pellé (Charles, François, Joseph).
Prince (Louis, Camille).
Regnoul (Alfred, Albert).
Théry (Paul, Gustave).
Courbaud (Émile, Laurent, Jules).

3° PROMOTION.

Décret du 21 septembre. — M. **Gay**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur général de 2e classe hors cadre pour prendre rang à dater du 22 septembre.

4° CONGÉ.

Arrêté du 3 septembre. — Un congé de trois mois avec traitement entier, pour raisons de santé, est accordé à M. **Salley**, Sous-Ingénieur à Saint-Lô.

5° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 28 août. — M. **Liébeaux**, Ingénieur ordinaire de 1re classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur de la voie, à Nantes.

6° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 25 août. — M. **Borgnon**, Sous-Ingénieur disponible par suite de la réorganisation du service ordinaire du département de Seine-et-Oise, est placé dans la situation de disponibilité avec deux tiers de son traitement pour défaut d'emploi.

7° RETRAITES.

	Dates d'exécution.
M. **Dénéchaux**, Conservateur du dépôt central des Phares et Balises	1er sept. 1888
M. **Bernadeau**, Sous-Ingénieur	20 août 1888

M. **Bernadeau** est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'au 31 décembre 1888.

8° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 21 août. — M. **Babin**, Ingénieur ordinaire de 2e classe en mission spéciale, est chargé, à la résidence de Louviers, de l'arrondissement du Nord-Est du service ordinaire du département de l'Eure, en remplacement de M. **Bourquelot**, appelé à un autre service.

Arrêté du 25 août. — M. **Faure** (Louis), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Digne, au service ordinaire du département des Basses-Alpes et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Dyrion**, est chargé, à la résidence de Nîmes, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département du Gard et du 1er arrondissement du service du canal du Rhône à Cette, en remplacement de M. **Mallié**, appelé à un autre service.

Arrêté du 30 août. — L'emploi d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, actuellement occupé, à la résidence de Marmande, par M. **Bernadeau**, Sous-Ingénieur, est supprimé.

Idem. — La section de la ligne de La Sauve à Eymet, comprise entre Mesterrieux et Eymet, qui forme le 3e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Salva** (M. **Bernadeau**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Marmande, admis à faire valoir ses droits à la retraite) est ratta-

chée au 1[er] arrondissement du même service (M. **Sentilhes**, Ingénieur ordinaire à Bordeaux).

Par suite de cette mesure, le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire, entre lesquels est réparti le service de chemins de fer de M. **Salva**, est réduit de trois à deux.

M. **Sentilhes** réunira en outre, à ses attributions actuelles, le 1[er] arrondissement (ligne de Marmande à Angoulême, section comprise entre Marmande et Saint-Nexant) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pasqueau**.

Arrêté du 3 *septembre.* — M. **Rosaire** (Gustave), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur, en congé pour raisons de santé, est chargé, à la résidence de Gray, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département de la Haute-Saône, en remplacement de M. **Charbonnel**, placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Leroy** (François), Conducteur principal précédemment chargé des fonctions d'Ingénieur ordinaire et actuellement disponible par suite de suppression d'emploi, est remis en activité et attaché, à la résidence de Saint-Lô, au service ordinaire et au service maritime du département de la Manche, — arrondissement du Centre, en remplacement de M. **Salley**, mis en congé pour raisons de santé.

M. **Leroy** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 6 *septembre.* — Le service du contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Tabia à Tlemcen (Compagnie de l'Ouest algérien) comprise entre Aïn-Tellout et Lamoricière, est organisé de la manière suivante :

I. — *Exploitation technique.*

M. **Genty**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Oran.

1° *Voie et travaux d'art.*

MM. **Pincemaille**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Sidi-bel-Abbès.
Vesque, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Sidi-bel-Abbès.

2° *Matériel et traction.*

MM. **Bails**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Oran.
Bouty, garde-mines, à Oran.

II. — *Exploitation commerciale.*

MM. **Genty**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Oran. faisant fonctions d'Inspecteur principal.

Lescure, Inspecteur particulier, à Oran.

III. — *Surveillance administrative.*

M. **Vasseur**, Commissaire à Sidi-bel-Abbès.

Arrêté du 6 septembre. — Le contrôle de l'exploitation des voies ferrées du port de Lorient (voies des quais du bassin à flot et raccordement de la gare maritime avec la gare de Lorient jusqu'à l'origine de l'aiguille qui relie cette voie aux voies de la gare de marchandises) est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. **Cottreau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Vannes, du service maritime du département du Morbihan.

Contrôle commercial.

MM. **Jardon**, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.
Bochet, idem.
Laplaiche, Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. **Bertin**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Lorient.

Surveillance commerciale et police.

1° M. **Garineau**, Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, à Lorient.

Voies ferrées des quais du bassin à flot — Surveillance commerciale.

Raccordement de la gare maritime avec la gare de Lorient. } Surveillance commerciale et police.

2° Les Officiers et Maîtres de port de Lorient :

Voies ferrées des quais du bassin à flot — Police.

Arrêté du 6 septembre. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées du bassin de Saint-Nazaire et des quais jusqu'à leur entrée dans la gare de Saint-Nazaire est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général Directeur du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. **Pocard-Kerviler**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,

chargé, à la résidence de Saint-Nazaire, du service maritime du département de la Loire-Inférieure — littoral Nord.

Contrôle commercial.

MM. **Jardon**, **Bochet**, Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.

Laplaiche, Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. **Préverez**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Saint-Nazaire.

Surveillance commerciale.

M. **Hatton**, Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, à Saint-Nazaire.

Police.

Les Officiers et Maîtres de port de Saint-Nazaire.

La délimitation du service du contrôle des voies ferrées est marquée sur les lieux par la clôture séparant les terrains dépendant de la gare P.-O. des voies publiques de la ville de Saint-Nazaire.

Arrêté du 6 *septembre.* — Le contrôle de l'exploitation de la gare maritime du port de Nantes, — à l'exception des voies principales de Nantes à Saint-Nazaire — et des voies ferrées du quai de la Fosse est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général Directeur du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. **Lefort**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Nantes, du service de la navigation de la Loire — 4e section.

Contrôle commercial.

MM. **Jardon**, **Bochet**, Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.

Laplaiche, Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

M. **Cosmi**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Nantes.

Surveillance commerciale.

MM. **Chevilley.** } Commissaires de surveillance administrative
Taste . . . } des chemins de fer, à Nantes.

Police.

Les Officiers et Maîtres de port de Nantes.

Le Contrôle s'arrêtera de part et d'autre des voies de la ligne de Nantes à Saint-Nazaire aux clôtures fixes ou mobiles et aux barrières qui bordent les voies principales de cette ligne.

Le service du Contrôle du réseau d'Orléans restera chargé de la surveillance de l'exploitation des voies de la ligne de Nantes à Saint-Nazaire; il aura dans ses attributions toutes les questions se rattachant à l'entretien et à la manœuvre des clôtures fixes ou mobiles et des barrières établies de part et d'autre de ces voies, ainsi que des appareils d'enclenchement ou de traversée établis pour le service des voies du port qui pénètrent dans l'intérieur desdites clôtures et sont en contact avec les voies de la ligne de Nantes à Saint-Nazaire.

Arrêté du 6 *septembre.* — Le Contrôle de l'exploitation de la gare maritime du port de Bordeaux et des voies ferrées des quais jusqu'à leur entrée dans la gare de la Bastide est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans.

Ingénieur en chef du Contrôle.

M. **Pasqueau**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Bordeaux, du service maritime du département de la Gironde.

Contrôle commercial.

MM. **Jardon.** } Inspecteurs principaux de l'exploitation commer-
Bochet. } ciale des chemins de fer, à Paris.
N...., Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Bordeaux.

Contrôle technique.

M. **de Volontat**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bordeaux.

Surveillance commerciale.

M. **Piton**, Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, à Bordeaux.

Police.

Les Officiers et Maîtres de port de Bordeaux.

Arrêté du 19 septembre. — MM. **Partiot** et **Dinet**, Inspecteurs généraux de 2e classe, respectivement chargés des 11e et 14e arrondissements d'Inspection, sont nommés membres de la Commission des annonces des crues.

Décret du 21 septembre. — M. **Gay**, Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics, en remplacement de M. **Lax**.

II. — CONDUCTEURS.

1° Nominations.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

6 *septembre.* — M. **Geniès** (Auguste), Concours de 1882, n° 463, Ardèche, service ordinaire.

7 *septembre.* — M. **Legendre** (Eugène), Concours de 1882, n° 140, Oise, service ordinaire.

15 *septembre.* — M. **Berteloot** (Henri), Concours de 1882, n° 66, Pas-de-Calais, service ordinaire.

2° Avancements.

6 *septembre.* — Les Conducteurs ci-après désignés, attachés au service des travaux du port du Havre, sont élevés, savoir :

Au grade de Conducteur principal :

M. **Glaneur** (Théodule), Conducteur de 1re classe.

Au grade de Conducteur de 3e classe :

M. **Benoist** (Ernest), Conducteur de 4e classe.

3° service détaché.

3 *septembre.* — M. **Soclet** (Alfred), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Seine-Inférieure (1re section), est autorisé à entrer au service municipal de la ville du Havre.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° congés.

6 *septembre.* — Un congé d'un an sans traitement, pour affaires personnelles, est accordé à M. **Léotardi** (Auguste), Conducteur de

3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche.

11 *septembre*. — Un congé d'un an sans traitement, pour affaires de famille, est accordé à M. **Meige** (Théophile), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Allier, au service des études et travaux du chemin de fer de Montluçon à Eygurande.

21 *septembre*. — M. **Reissig** (Frédéric), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est mis en congé avec demi-traitement pour raisons de santé.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

3 *septembre*. — M. **Luret** (Honoré), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles, est mis en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à dresser le plan régulateur de la ville de Tourane (Annam).

15 *septembre*. — M. **Bariller** (Jules), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Sarthe est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à prendre la direction d'un service de construction et d'exploitation de chemins de fer d'intérêt local, dans le département de la Vienne.

Idem. — M. **Bourrat** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, pour se consacrer à des études et à des travaux d'intérêt public dans le département des Pyrénées-Orientales.

21 *septembre*. — M. **Hugot** (Augustin), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de Seine-et-Marne, au service de la navigation de la Seine (1re Section, 1re Division), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer comme ingénieur au service de la Compagnie de Fives-Lille, pour la construction de chemins de fer dans la République Argentine (Amérique du Sud).

6° DISPONIBILITÉ.

3 *septembre*. — M. **Renault** (Auguste), Conducteur de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est du département du Puy-de-Dôme, et actuellement sans emploi par suite de la suppression du poste qu'il occupait comme faisant fonctions d'Ingénieur, est mis en

disponibilité avec deux tiers de son traitement jusqu'au moment où il sera possible de lui assigner une nouvelle destination.

7° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Cassaire** (Joseph), Conducteur de 2ᵉ classe, Lot, service ordinaire	1ᵉʳ oct. 1888.

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Gautier**, (Émile), Conducteur principal, Orne, service ordinaire	9 août 1888.
M. **Gouverneur** (Nicolas), Conducteur principal, détaché au service municipal de la ville de Paris.	23 août 1888.

9° DÉCISIONS DIVERSES.

28 *août*. — **Looten** (Jules), Conducteur principal attaché, dans le département de la Seine, au service central des Phares et Balises, remplira avec son grade actuel, les fonctions de Conservateur du Dépôt des Phares.

Idem. — M. **Bertrand** (Justin), Conducteur de 4ᵉ classe, en retrait d'emploi sans traitement, nommé Garde auxiliaire d'Artillerie de Marine au Tonkin, par décision de M. le Ministre de la Marine et des Colonies en date du 31 mars 1888, cesse de faire partie du Corps des Conducteurs des Ponts et Chaussées.

31 *août*. — M. **Berthaux** (Charles), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Roanne, passe au service ordinaire du même département.

6 *septembre*. — M. **Rieuf** (Antoine), Conducteur de 4ᵉ classe attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Marvejols à Neussargues, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Vaquier** (Pierre), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis, passe au service ordinaire du même département.

8 *septembre*. — Est rapporté l'arrêté du 20 juillet 1888, par lequel M. **Pernet** (Étienne) a été nommé Conducteur de 4ᵉ classe et attaché au service ordinaire du département de la Nièvre.

11 *septembre*. — M. **Richet** (François), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournon-Saint-Martin à La Châtre,

passe, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche.

14 *septembre*. — M. **Viallet** (Pierre), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Philippeville.

Idem. — M. **Cassagnes** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron, passe au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

Idem. — M. **Neyrolles** (Aimé), Conducteur de 3e classe, attaché dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique, passe au service ordinaire du même département.

15 *septembre*. — M. **Langard** (Edmond), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Sarthe.

Idem. M. **Cohic** (Victor), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Orne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Avranches à Domfront, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Combes** (Antonin), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service de la navigation du Tarn, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Bresque** (Édouard), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, passe au service de la navigation du Tarn, même département.

19 *septembre*. — Est rapporté l'arrêté du 10 août 1888, par lequel M. **Abel** (Édouard) a été nommé conducteur de 4e classe et attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

21 *septembre*. — M. **Lafargue** (Guillaume), Conducteur de 2e classe, en retrait d'emploi sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Lot.

Idem. — M. **Charton** (Lucien), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Pas-de-Calais, au service des voies navigables, passe, dans le département de Seine-et-Marne, au service de la navigation de la Seine (1re section, — 1re division).

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

LOIS

(N° 240)

[22 novembre 1887]

Loi qui autorise le département du Var à contracter un emprunt de 680.000 *francs applicable au payement du solde de la subvention promise à l'État pour l'établissement des chemins de fer formant le réseau de Central-Val et à s'imposer extraordinairement.*

(N° 241)

[20 février 1888]

Loi qui autorise le département du Var à s'imposer extraordinairement, pendant treize ans à partir de 1888, 0f,01, *pour en affecter le produit au payement de la garantie d'intérêt promise à la compagnie concessionnaire du chemin de fer du littoral.*

(N° 242)

[24 mars 1888]

Loi qui autorise le département de la Seine à s'imposer extraordinairement, I. 0f,04, *pendant cinq ans à partir de* 1889, *pour en affecter le produit aux dépenses des enfants assistés et des aliénés; II.* 0f,08, *pendant quatorze ans à partir de* 1889, *pour en appliquer le produit :*

1° Aux dépenses des routes départementales et des chemins vicinaux, et notamment aux travaux d'assainissement de la Seine,

au rachat des ponts de l'île Saint-Denis et aux travaux à effectuer dans le tour de Marne;

2° Aux travaux d'amélioration de la Seine entre Paris et Rouen;

3° Aux travaux d'approfondissement du canal Saint-Denis et du bassin de la Villette.

. . . .

(N° 243)

[13 avril 1888]

Loi ayant pour objet l'exécution de la section du chemin de fer d'Eygurande à Vendes comprise entre Largnac et Vendes.

Art. 1er. — Le Ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure de la section du chemin de fer d'Eygurande à Vendes, comprise entre Largnac et Vendes.

La compagnie du chemin de fer de Clermont à Tulle est dispensée d'exécuter lesdits travaux; le prix fixé par la loi du 18 mai 1878, pour le rachat par l'État des lignes dont cette compagnie était concessionnaire, est diminué en conséquence d'une somme de 985.170 francs.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi et des travaux de superstructure déjà autorisés de la section du chemin de fer d'Eygurande à Vendes, au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du ministère des travaux publics pour les études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1886, sur le chapitre VIII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par le département, les communes et les propriétaires intéressés.

Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi et des ressources qui auront été affectées sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 244)

[13 avril 1888]

Loi qui approuve une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, pour l'exécution du chemin de fer de Crest à Aspres-les-Veynes.

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 5 août 1887, entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour l'avance, par cette compagnie à l'État, des fonds nécessaires pour assurer l'achèvement des travaux d'infrastructure du chemin de fer de Crest à Aspres-les-Veynes.

Art. 2. — L'enregistrement de ladite convention ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

. . . .

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt-sept, et le cinq août,

Entre :

Le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris, sous le nom de *Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, dont le siège est à Paris, rue Saint-Lazare, n° 88, représentée par M. *Charles Mallet*, son président, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil, du 22 juillet 1887, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an au plus à partir de la promulgation de la loi approuvant la présente convention,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit pour l'exécution de l'article 11 de la convention du 3 juillet 1875;

Art. 1er. — La compagnie s'engage à faire au trésor public les avances nécessaires pour assurer l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par l'article 11 de la convention du 3 juillet 1875, en ce qui concerne la ligne de Crest à Aspres-les-Veynes.

Le montant de cette avance pourra s'élever à 11 millions de francs, qui seront mis successivement à la disposition de l'État au fur et à mesure des demandes adressées un mois à l'avance à la compagnie par le ministre des travaux publics.

La compagnie sera remboursée de ses avances par le payement annuel, qui lui sera fait par l'État, de l'intérêt, de l'amortissement, des frais de timbre et des frais de service à raison de 0^{f},10 par titre des emprunts effectués par elle à cet effet.

Le chiffre de cette annuité sera arrêté, pour chaque exercice, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la compagnie dans cet exercice. Ce prix moyen sera établi déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres et en tenant compte de tous droits à la charge de la compagnie dont ces titres sont ou seront frappés et de tous autres frais accessoires dont la compagnie justifiera.

Les sommes avancées dans un exercice auront droit, pour cet exercice, à l'intérêt, au taux effectif de l'emprunt, du 1er juillet au 31 décembre, quelle que soit l'époque de l'année à laquelle auront été effectuées les avances.

Le montant de l'annuité, pour chaque exercice, sera réglé au 31 décembre, et la compagnie aura droit, sans qu'il soit besoin d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif de l'emprunt, du montant de l'annuité depuis le 1er janvier jusqu'au jour où elle aura été effectivement soldée, si ce payement n'a été fait dans le courant de janvier.

Art. 2. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de 3 francs.

Signé : CH. MALLET. Signé : S. DE HEREDIA.

(N° 245)

[30 mai 1888]

Loi qui approuve un traité passé entre la Compagnie franco-algérienne et la Compagnie de l'Ouest-Algérien, pour l'exploitation, par cette dernière, des lignes concédées à la première.

Art. 1er. — Est approuvé le traité passé, le 24 mars 1888, entre les compagnies franco-algérienne et de l'ouest-algérien, pour l'exploitation, par cette dernière compagnie, des lignes dont la compagnie franco-algérienne est concessionnaire, en vertu du décret du 29 avril 1874 et des lois des 3 juillet 1884, 15 avril 1885, 28 juillet 1885 et 31 juillet 1886.

Ladite approbation ne modifie en rien les conditions sous lesquelles lesdites lignes ont été concédées.

Art. 2. — La garantie accordée par l'État en exécution de l'article 3 de la convention du 12 juillet 1883, approuvée par la loi du 3 juillet 1884, et les produits nets de l'exploitation du chemin de fer d'Aïn-Thizy à Mascara seront affectés, comme gage spécial et par privilège, au payement des intérêts et à l'amortissement

des obligations émises en vertu de l'article 3 de la loi précitée du 3 juillet 1884.

Si l'État exerce la faculté de rachat ou si la ligne est mise en adjudication, par application des articles 39 et 40 du cahier des charges du réseau concédé à la compagnie franco-algérienne, le prix du rachat ou de l'adjudication sera affecté, comme gage spécial et par privilège, suivant le cas, au service des intérêts et de l'amortissement ou au remboursement des obligations garanties.

Art. 3. — Les comptes de l'exploitation des lignes à exploiter par la compagnie de l'ouest-algérien, en vertu du traité approuvé par l'article 1er, seront entièrement distincts des comptes des lignes dont ladite compagnie est elle-même concessionnaire.

La compagnie de l'ouest-algérien devra, en ce qui concerne chacune des lignes de Mosbah à Mécheria, Mécheria à Aïn-Sefra, Aïn-Thizy à Mascara et Mostaganem à Thiaret, employer, avant toutes autres attributions, les produits nets de l'exploitation de chacune de ces lignes et les avances que l'État pourrait faire au titre de la garantie, au payement de l'intérêt et de l'amortissement des obligations émises pour leur établissement.

Les résultats du traité, en bénéfice ou en perte, pour la compagnie de l'ouest-algérien, seront portés au compte de ses actionnaires, sans pouvoir entrer dans le calcul de la garantie à elle accordée par l'État.

Art. 4. — L'enregistrement du traité annexé à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

. . . .

TRAITÉ

Entre la compagnie de l'ouest-algérien, dont le siège est à Paris, 1, rue de la Tour-des-Dames, représentée par M. Joanny Peytel, administrateur spécialement délégué à cet effet, par décision du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 23 mars 1888,

D'une part ;

Et la compagnie franco-algérienne, dont le siège est à Paris, 77, rue Saint-Lazare, représentée par M. Albert Garnier, administrateur spécialement délégué à cet effet, par décision du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 23 mars 1888,

D'autre part ;

Il est convenu ce qu'il suit :

Art. 1er. — La compagnie de l'ouest-algérien se charge d'exploiter les chemins de fer dont la compagnie franco-algérienne est concessionnaire, savoir :

1° Les lignes d'Arzew-Saïda-Kralfallah ;
— Kralfallah-Modzbah-Mécheria ;
— Mécheria-Aïn-Sefra ;
— Aïn-Thizy-Mascara ;

un mois après la promulgation de la loi qui approuvera le présent traité ;

Et 2° la ligne de Mostaganem à Tiaret, dans le même délai, pour les sections qui seraient en exploitation lors de ladite promulgation et, pour les autres sections, à partir du jour qui sera fixé par le ministre des travaux publics pour leur ouverture à l'exploitation ; ces dernières devant, d'ailleurs, être munies, par les soins de la compagnie franco-algérienne, du matériel et du mobilier nécessaires à leur exploitation, ainsi que de l'approvisionnement normal des pièces de rechange.

Art. 2. — La compagnie de l'ouest-algérien pourvoira, à partir de la prise en exploitation de chaque ligne ou section, à toutes les charges et dépenses d'exploitation (frais d'entretien, etc.); elle pourvoira également, à défaut de la compagnie franco-algérienne, à toutes les dépenses qu'occasionneront tant les travaux de parachèvement compris dans les prix forfaitaires ou maxima de construction de différentes lignes, stipulés dans les conventions de concession, que les travaux complémentaires approuvés ou prescrits par le ministre des travaux publics.

Elle prendra possession, avec les lignes, de toutes leurs dépendances (ateliers, bureaux [ceux de Paris exceptés], matériel fixe, etc.), reconnues par le ministre des travaux publics, la compagnie de l'ouest-algérien entendue, utiles à l'exploitation des chemins de fer, ainsi que du matériel roulant, de l'outillage, du mobilier, des stations, des approvisionnements et des autres objets mobiliers.

Un état descriptif des lignes et un inventaire du matériel roulant et des autres objets mobiliers ci-dessus mentionnés seront dressés contradictoirement entre les parties.

La compagnie de l'ouest-algérien sera tenue de remplacer, au fur et à mesure de leur usure, le matériel roulant et les autres objets mobiliers. Elle sera tenue, en outre, de pourvoir, à défaut de la compagnie franco-algérienne, aux augmentations desdits objets qui seraient reconnus nécessaires ; dans ce dernier cas, ces augmentations resteront sa propriété exclusive et la compagnie franco-algérienne sera tenue de les reprendre, lors de l'expiration du traité, au prix d'inventaire, si la compagnie de l'ouest-algérien le requiert. Toutefois, en ce qui concerne les approvisionnements, la compagnie franco-algérienne ne pourra être tenue d'en reprendre que la quantité nécessaire à l'exploitation pendant six mois.

Tous les plans, projets, etc..., seront remis à la compagnie de l'ouest-algérien ou seront tenus à sa disposition, à son choix.

Le personnel entier de l'exploitation sera placé directement sous les ordres de la compagnie de l'ouest-algérien, qui aura le droit de licencier, de déplacer et de révoquer les agents.

Art. 3. — A partir de la prise en exploitation de chacune des lignes ou sections de ligne énumérées à l'article 1er par la compagnie de l'ouest-algérien

et jusqu'à l'expiration du présent traité, ladite compagnie payera toutes les dépenses relatives à ces lignes, comme il est stipulé à l'article 2 ci-dessus, et effectuera le service des obligations émises par la compagnie franco-algérienne pour les lignes de Kralfallah-Modzbah, Mécheria-Aïn-Sefra, d'Aïn-Thizy à Mascara et de Mostaganem à Tiaret.

Pendant la même période, elle encaissera tous les produits de l'exploitation des lignes énumérées à l'article 1er et sera substituée, pour lesdites lignes ou sections de ligne, à la compagnie franco-algérienne en ce qui concerne la garantie de l'État; elle présentera les comptes, en poursuivra le règlement et encaissera toutes les avances que l'État pourrait avoir à faire au titre de la garantie pour ladite période d'exploitation.

En outre, elle encaissera directement, sur les avances que l'État pourrait avoir encore à faire à la compagnie franco-algérienne, pour la période antérieure à la prise en exploitation des lignes de cette dernière par la compagnie de l'ouest-algérien, une somme égale au montant de l'intérêt couru depuis le payement du dernier coupon échu avant ladite prise en exploitation, sur les obligations émises par la compagnie franco-algérienne pour les lignes de Kralfallah-Modzbah, Mécheria-Aïn-Sefra, d'Aïn-Thizy à Mascara et de Mostaganem à Tiaret. Toutefois, si cette dernière ligne n'est pas entièrement exploitée avant ladite prise en exploitation, la compagnie franco-algérienne devra remettre à la compagnie de l'ouest-algérien, au moyen d'un prélèvement sur les fonds déposés au Crédit foncier, la somme nécessaire pour assurer, avec les produits nets de la ligne et la garantie de l'État, le service des obligations émises pour l'exécution de cette ligne. Ces versements devront être faits cinq jours avant l'échéance semestrielle des coupons d'obligations.

Art. 4. — L'excédent des recettes et des sommes de toute nature, y compris celles résultant de la garantie de l'État pour la période pendant laquelle la compagnie de l'ouest-algérien aura exploité les lignes de la compagnie franco-algérienne en vertu du présent traité, sur les dépenses de toute nature faites par la compagnie de l'ouest-algérien, tant pour exploiter les lignes que pour assurer l'exécution des travaux mentionnés à l'article 2 ci-dessus et le service des obligations des lignes dénommées à l'article 3 ci-dessus, sera versé le 30 juin et le 31 décembre de chaque année à la compagnie franco-algérienne.

Lorsque le présent traité prendra fin comme il sera dit à l'article 5 ci-dessous, si la compagnie de l'ouest-algérien n'est pas entièrement remboursée de toutes les dépenses qu'elle aura faites en vertu des articles 2 et 3 ci-dessus, elle continuera à encaisser, jusqu'à due concurrence : d'une part, les avances que l'État pourrait encore avoir à faire au titre de la garantie d'intérêt pour la période pendant laquelle la compagnie de l'ouest-algérien aura exploité les lignes de la compagnie franco-algérienne en vertu du présent traité, et, d'autre part, les produits nets de la ligne d'Arzew à Saïda, produits que la compagnie franco-algérienne lui abandonne à cet effet, en tant que besoin, et pour la partie qui n'en serait pas absorbée par l'accomplissement des obligations de la compagnie franco-algérienne envers l'État.

Art. 5. — Le présent traité aura une durée de cinq années, qui commencera à

partir de la promulgation de la loi approbative. Il sera renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans par tacite reconduction, si l'une des parties ne l'a pas dénoncé à l'autre six mois à l'avance. Il se renouvellera ensuite dans les mêmes conditions, de cinq ans en cinq ans.

Toutefois, et sur la notification qui serait faite aux parties, six mois à l'avance par le ministre des travaux publics, le traité prendra fin, à toute époque, à la volonté de l'État; en ce cas, la compagnie de l'ouest-algérien devra, le jour même où expirera le délai de six mois dont il vient d'être parlé, remettre à la compagnie franco-algérienne les lignes mentionnées à l'article 1er, et celle-ci aura à pourvoir, par ses propres moyens, à l'exploitation desdites lignes.

Art. 6. — Le présent traité ne deviendra définitif qu'après avoir été approuvé par les pouvoirs publics.

Art. 7. — Les frais d'enregistrement seront à la charge de la compagnie franco-algérienne.

Fait en triple expédition, à Paris, le 24 mars 1888.

Lu et approuvé : A. GARNIER.

Lu et approuvé : J. PEYTEL.

(N° 246)

[8 juin 1888]

Loi qui autorise la Compagnie du canal interocéanique de Panama à émettre en France des titres remboursables avec lots.

Art. 1er. — La compagnie universelle du canal interocéanique de Panama est autorisée à faire, jusqu'à concurrence de 600 millions de francs, une émission de titres remboursables avec lots, par la voie du sort, aux conditions suivantes :

1° Les titres émis jouiront d'un intérêt annuel, dont le taux ne pourra être inférieur à 3 p. 100 du capital nominal;

2° La somme totale annuelle attribuée sous forme de lots ne pourra, en aucun cas, excéder 1 p. 100 du capital;

3° La valeur nominale des titres émis ne pourra pas être inférieure à 300 francs; le fractionnement ultérieur des titres émis est interdit;

4° Le remboursement de cet emprunt dans un délai maximum de quatre-vingt-dix-neuf ans et le payement des lots seront garantis par un dépôt suffisant, avec affectation spéciale, de rentes françaises ou de titres garantis par le gouvernement français. La compagnie universelle du canal interocéanique de Panama,

pour répondre à l'obligation qui lui est imposée, est autorisée à augmenter, dans les mêmes conditions, ledit emprunt de 600 millions de la somme nécessaire à la constitution de ce fonds de garantie, cette augmentation d'emprunt ne pouvant excéder 20 p. 100 de la somme principale.

Art. 2. — Éventuellement, la compagnie universelle du canal interocéanique de Panama convertissait tout ou partie de ses obligations anciennes, les dispositions de l'article 1er seraient applicables aux obligations nouvellés créées en vertu de cette conversion.

Art. 3. — Tout le matériel nécessaire à l'accomplissement des travaux sera fabriqué en France.

Les matières premières devront être de provenance française.

Art. 4. — Tout prospectus, affiches, publications et autres documents destinés à la publicité devront porter en caractères de même grosseur que ceux employés pour l'annonce de l'emprunt et au-dessus du montant de l'emprunt la mention :

Emprunt autorisé conformément aux prescriptions de la loi du 21 mai 1836 *par la loi du* 8 *juin* 1888, *mais sans aucune garantie ou responsabilité de l'État.*

La même mention sera insérée en tête des titres provisoires ou définitifs remis aux souscripteurs.

Toute infraction à la disposition ci-dessus pourra entraîner le retrait de l'autorisation par simple arrêté du ministre des finances.

(N° 247)

[8 juin 1888]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Savoie, du chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite et à crémaillère, d'Étrembières au plateau des Treize-Arbres, sur le Grand-Salève. (Bull. du Min. des Tr. P., 1888, 1er sem., p. 579.)

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira d'un point pris sur le côté droit de la route nationale

n° 206, à la sortie du village d'Étrembières, commune d'Étrembières, passera par ou près des hôtels Bouzanigo, des villages de Mornex et de Monnetier, dans la commune de Monnetier-Mornex, et aboutira, sur le plateau du Grand-Salève, au point dit *les Treize-Arbres*. Sa longueur sera d'environ 6 kilomètres.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans un délai de deux ans à partir de la même date.

Art. 3 (*du type*).

Art. 4 (supprimé).

Art. 5 (*du type*).

3° Un profil en long à l'échelle de 1/5000 pour les longueurs et 1/1000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

4° Un certain nombre de profils en travers à l'échelle de 0m,005 par mètre et le type de la voie à l'échelle de 0m,02 par mètre ;

5° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6 (*du type*).

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,10, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,50 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,10.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,75.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins $0^m,35$, et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à $0^m,90$ au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Dans les parties en déblai, dans le rocher compact, le ballast pourra être supprimé, et dans ce cas les traverses seront scellées au roc par des crampons en fer.

Le concessionnaire établira, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles, qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements sont raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 50 mètres.

Une partie droite de 20 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à $0^m,250$.

Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après : station de départ à Étrembières ; halte à l'hôtel-chalet à Bouzanigo, appelée par l'avant-projet : halte du Bas-Mornex ; station du Haut-Mornex ; station de Monnetier et gare d'arrivée aux Treize-Arbres.

(*Le reste comme au type*).

Art. 10 (*comme au type*).

Art. 11 (*comme au type*).

La largeur entre les parapets sera au moins de $3^m,90$. La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 1 mètre.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie exécutera les ouvrages d'art pour deux voies, la largeur des viaducs entre les parapets sera au moins de $6^m,90$.

Art. 12, 13, 14 et 15 (*comme au type*).

Art. 16 (supprimé).

Art. 17 et 18 (*du type*).

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 12 kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera de 0m,80 d'axe en axe.

Art. 20 à 28 (*du type*).

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 et 30 (*du type*).

Art. 31. — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7.

Les trains seront mis en mouvement par l'électricité. A cet effet, chaque wagon portera une machine dynamo-électrique réceptrice mise en communication, au moyen d'un câble en cuivre placé le long de la voie, avec la machine génératrice actionnée par des machines à vapeur fixes établies à Monnetier, à moitié environ du parcours total.

Chaque wagon sera muni de freins électriques, d'un frein à friction et d'un frein automatique. Les dispositions de ces appareils devront être détaillées dans le projet d'exécution.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et n'auront qu'un étage; elles seront complètement couvertes. Latéralement, elles seront fermées au moyen de portières avec glaces et rideaux ou laissées ouvertes, suivant les propositions du concessionnaire, soumises à l'approbation du préfet. On y accédera par des marchepieds latéraux de 0m,25 de largeur.

Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers auront une hauteur de 0m,50.

Il y aura des places d'une seule classe; on se conformera, pour la disposition des places de cette classe, aux prescriptions qui seront arrêtées par le préfet.

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

On ne pourra exiger qu'un compartiment soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Le nombre des voitures à frein qui doivent entrer dans la composition des trains sera réglé par le préfet, en rapport avec les déclivités de la ligne.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment tenus en bon état.

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à quatre par jour.

Toutefois, vu le but spécial de la ligne projetée, qui est le transport de personnes ne voyageant que pour leur agrément, ce nombre pourra varier suivant les saisons, sur la proposition du concessionnaire et après décision du préfet.

Art. 33 (*du type*).

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. Elle prendra fin soixante-quinze ans après.

Art. 35 à 40 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et des dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les prix de transport ci-après déterminés :

Tarif du transport des voyageurs.

Vitesse unique et classe unique.

DÉSIGNATION		SIMPLE COURSE	ALLER ET RETOUR
		fr.	fr.
D'Étrembières	au Bas-Mornex	0,40	0,60
	au Haut-Mornex	0,65	1,00
	à Monnetier	0,95	1,50
	aux Treize-Arbres	3,20	5,00
Du Bas-Mornex	au Haut-Mornex	0,25	0.40
	à Monnetier	0,55	0.90
	aux Treize-Arbres	2,80	4,40
Du Haut-Mornex	à Monnetier	0,30	0,50
	aux Treize-Arbres	2,[illegible]5	4,00
De Monnetier aux Treize-Arbres		2,25	3,50

Enfants.

Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans,

ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.

Chiens.

Les chiens payeront la place d'un voyageur d'après le tarif ci-dessus, sans que la perception puisse être inférieure à 0f,20.

Bagages par tonne et par kilomètre.

Le prix de transport des bagages est fixé à 3 francs par tonne et par kilomètre.

Marchandises.

Le prix de transport des marchandises de toute nature est fixé à 1 franc par tonne et par kilomètre.

Cercueils.

Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de 6 francs par kilomètre.

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe, des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.

(*Le reste comme au type*).

Art. 42 (*du type*).

Art. 43. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 10 kilogrammes n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 5 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 44 (*du type*).

Art. 45. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 300 kilogrammes.

Néanmoins, le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 300 à 500 kilogrammes; mais les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 500 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des

masses indivisibles pesant plus de 500 kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 46 à 48 (*du type*).

Art. 49. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques sont expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvus qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train;

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Le préfet déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermetures des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés de villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'uue ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 50 à 52 (*du type*).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53 et 54 (*du type*).

Art. 55 (supprimé).

Art. 56 et 57 (*du type*).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 et 59 (*du type*).

Art. 60. — Le gouvernement, le département et les communes auront le droit de concéder de nouveaux chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

Toutefois il ne pourra être concédé, sur les territoires d'Étrembières et de

Monnetier-Mornex, aucun chemin de fer d'intérêt local pouvant faire concurrence à la ligne projetée.

Le concessionnaire, etc. (*le reste comme au type*).

Art. 61 à 64 (*du type*).

Art. 65 [*du type* (50 francs)].

Art. 66 [*du type* (25.000 francs)].

Art. 67. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Mornex (commune de Monnetier-Mornex), chez M. *Laruaz* (*Jules*).

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Haute-Savoie.

Art. 68 et 69 (*du type*).

(N° 248)

[9 juin 1888]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de Maine-et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie d'un mètre, d'Angers à Noyant. (*Bull. du Min. des Tr. P.*, p. 581.)

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira d'Angers, passera à ou près Saint-Léonard, Trélazé, Brain-sur-l'Authion, Audard, Corné, Mazé, Beaufort, Fontaine-Guérin, Baugé, Pontigné, Lasse, Auverse, Noyant.

Il empruntera sur une partie de son parcours les routes départementales n° 4 des Ponts-de-Cé à Longué et n° 5 d'Angers à Tours.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans un délai de trois ans à partir de cette même époque.

Art. 3 à 6 (*du type*).

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2 mètres; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3 mètres.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,50.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,50.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 0m,35, et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 0m,90 au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements sont raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 50 mètres.

Une partie droite de 20 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 0m,015.

Une partie horizontale de 20 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés, par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Stations pour voyageurs et marchandises à : Angers, Union-Malaquais, Trélazé, Brain, Andard, Corné, Mazé, Beaufort, Fontaine-Guérin, Baugé, la Bohardière, Auverse, Noyant;

Haltes : Saint-Léonard, les Ris, le Cormier.

(Le reste *comme au type.*)

Art. 10. — (*Comme au type.*)

Art. 11 et 12. — (*Comme au type*, 3m,40 *à* 5m,90.)

Art. 13 à 17 (*du type*).

Art. 17 *a.* — Dans les sections où la ligne sera établie sur une partie de la chaussée accessible aux voitures ordinaires, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage ou dans un empierrement de 0m,20 d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à 0m,50 au moins de chaque

côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage ou cet empierrement.

La chaussée pavée ou empierrée sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles, qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du chemin de fer (toutes saillies comprises) il reste une largeur libre d'au moins 2m,60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du chemin de fer avec le jeu nécessaire.

Un intervalle d'au moins 1m,10 sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

Art. 17 *b*. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composé de gravier ou de sable de la localité de 2 mètres de largeur et d'au moins 0m,35 d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui sera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins 6 mètres sur les routes nationales et départementales et 4m,50 sur les chemins vicinaux. Cette largeur sera mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité, du côté de la route, au moyen d'une bordure d'au moins 0m,12 de saillie, d'une solidité suffisante; dans les parties de routes ou chemins dont la déclivité dépassera 0m,03 par mètre, cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura pas moins de 0m,30 de largeur. Un intervalle libre d'au moins 0m,30 sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée ; un autre intervalle libre de 1m,10 subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route. Le préfet aura la faculté de réduire cette largeur de 1m,10, sur la demande du concessionnaire. Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues et du matériel de la voie ferrée.

Art. 17 *c*. — Dans les traverses des villes et des villages où le préfet reconnaîtra qu'il y a lieu d'autoriser l'établissement des voies ferrées, celle-ci seront établies, sauf prescriptions contraires, avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement des trottoirs, et suivant le type décrit à l'article 17 *a*.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

a) Pour un trottoir, 1m,10 ;

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement d'une voiture, 2m,60;

2° Quand on supprime le stationnement, 0m,30;

Art. 18 (*du type*).

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 15 kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximun des traverses sera de $0^m,75$ d'axe en axe.

Art. 20 à 28 (*du type*).

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge du concessionnaire. Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien, qui est à la charge du concessionnaire, comprend le pavage ou empierrement des entre-rails et de l'entrevoie, ainsi que des zones de 50 centimètres qui serviront d'accotement extérieur aux rails.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires. Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqué ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection.

Il en sera de même pour tous les ouvrages.

Art. 30 et 31 (*du type*).

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à trois.

Art. 33. — Le concessionnaire supportera les dépenses qu'entraînera l'exécution des ordonnances, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus ou à rendre par application de la loi du 15 juillet 1845 et de celle du 11 juin 1880, au sujet de la police et de l'exploitation du chemin de fer.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatif à l'exploitation du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, le minimum et le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, la durée du trajet et le tableau de la marche des trains. Les trains se composeront de huit voitures au plus, et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

Les voitures de toute classe seront chauffées.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure. L'un des trains, au choix du préfet, sera express entre Noyant et Angers.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34.— La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. Celle-ci prendra fin trente ans après l'ouverture de l'exploitation.

Art. 35 à 40 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.		PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
Grande vitesse.		fr.	fr.	fr.
Voyageurs. . .	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes (2e classe).	0,034	0,016	0,05
Enfants	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
	De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
	Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs . . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)		0,01	0,005	0,015
Petite vitesse.				
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.		0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs		0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres		0,010	0,010	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.				
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE. (*Comme au type.*)				

Art. 42 à 52 (*du type*).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53 à 57 (*du type*).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 à 64 (*du type*).

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais du contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la date du 1er janvier, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de 40 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Le premier versement aura lieu le 1er janvier qui suivra la déclaration d'utilité publique.

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matières de contributions directes, au profit du département.

Art. 66. — Avant la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 60.000 francs en numéraire, ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor, ou en obligations des six grandes compagnies de chemins de fer français, avec transfert au profit de ladite caisse des valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

De plus, sur les derniers payements à faire au concessionnaire pour la construction, il sera retenu une somme de 180.000 francs qui sera versée au nom du concessionnaire à la caisse des dépôts et consignations pour compléter un cautionnement total de 240.000 francs.

Le concessionnaire recevra les arrérages du cautionnement. Le capital lui en sera rendu par fraction de 24.000 francs.

Le premier dixième lui sera remboursé un an après l'ouverture de l'exploitation, et ainsi de suite d'année en année dans le courant de janvier, pendant une période de huit ans.

Les deux derniers dixièmes ne lui seront remboursés qu'après l'expiration de la concession.

Art. 67. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Angers.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Maine-et-Loire.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du

présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Maine-et-Loire, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 69. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Fait et arrêté à Angers, le 30 août 1887.

Les Concessionnaires,

Approuvé l'écriture : Signé : BERNARD.

Approuvé l'écriture : Signé : FAUGÈRE,

Le Préfet,

Signé : BARDON.

(N° 249)

[22 juin 1888]

Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans pour transformer l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux (ligne de Paris à Limours) et le ramener à la voie ordinaire.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter par la compagnie de Paris à Orléans, dans les conditions prévues par la convention du 28 juin 1883 approuvée par la loi du 20 novembre suivant, pour transformer l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux, sur la ligne de Paris à Limours, et le ramener à la voie ordinaire.

Le tracé de cet embranchement sera rectifié de manière à aboutir à ou près le lieu dit *les Quatre-Chemins*.

Art. 2. — La déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour ces travaux ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

. . . .

(N° 250)

[22 juin 1888]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement dans le dépar-

tement de Seine-et-Marne d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Condetz à la Ferté-sous-Jouarre.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans le département de Seine-et-Marne d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie d'un mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de la station de Condetz, sur la ligne déclarée d'utilité publique par la loi du 12 août 1885, de Montmirail à la Ferté-sous-Jouarre, à la gare de la Ferté-sous-Jouarre (réseau de l'Est).

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution du chemin de fer dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à dater de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de Seine-et-Marne est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne ci-dessus indiquée, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, les 8 mai et 1er juin 1886, entre le préfet de Seine-et-Marne et la compagnie de chemins de fer départementaux ainsi que du cahier des charges annexé à la loi du 12 août 1883.

Une copie certifiée conforme de ladite convention restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, les dépenses d'établissement et les recettes et dépenses d'exploitation de la ligne désignée à l'article 1er ci-dessus viendront s'ajouter aux recettes et dépenses des lignes de la Ferté-sous-Jouarre à Montmirail et de Montereau à Château-Landon, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par la loi du 12 août 1885; le maximum du capital de premier établissement de la ligne de Condetz à la Ferté-sous-Jouarre est fixé à la somme de 700.000 francs.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au trésor pour l'ensemble des trois lignes de la Ferté-sous-Jouarre à Montmirail, de Montereau à Château-Landon et de Condetz à la Ferté-sous-Jouarre est fixé à 159.639 francs.

Art. 5. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances et après l'achèvement et la mise en exploitation de la ligne de Condetz à la Ferté-sous-Jouarre.

Le capital à réaliser par l'émission des obligations ne pourra

être supérieur aux 4/5 des dépenses d'établissement de la ligne de Condetz à la Ferté-sous-Jouarre, et l'émission ne sera autorisée que sous la condition que l'annuité destinée à couvrir l'intérêt et l'amortissement des titres à émettre ne dépassera pas les 4/5 du montant de l'intérêt à 5 p. 100 garanti sur lesdites dépenses.

Art. 6. — Le capital de la compagnie de chemins de fer départementaux ne pourra être engagé, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, sans autorisation préalable par décret délibéré en Conseil d'État.

. . . .

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt-six les huit mai et premier juin,

Entre les soussignés :

M. *Lagarde*, préfet du département de Seine-et-Marne, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et du règlement d'administration publique en date du 20 mars 1882 ;

3° Des délibérations du conseil général des 21 avril 1882, 14 septembre 1885 et 7 mai 1886,

D'une part ;

Et M. *Zens*, directeur de la compagnie de chemins de fer départementaux, agissant au nom de ladite compagnie, en vertu de la délibération du conseil d'administration, en date du 3 avril 1882,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de Seine-et-Marne concède, à titre définitif, à la compagnie de chemins de fer départementaux, dont le siège est à Paris, avenue de l'Opéra, n° 20, la construction et l'exploitation du raccordement de la station de Condetz (ligne de la Ferté-sous-Jouarre à Montmirail) à la gare (Est) de la Ferté-sous-Jouarre.

Ce raccordement sera construit à voie unique, 1 mètre de largeur entre les rails.

Art. 2. — La présente concession prendra fin en même temps que celle de la ligne de la Ferté-sous-Jouarre à Montmirail.

La période assignée à la construction, en ce qui concerne les travaux exécutés par la compagnie, est fixé à deux ans à partir de l'approbation des projets définitifs, lesquels devront être présentés à l'approbation dans le délai de trois mois à partir de la promulgation de la loi portant déclaration d'utilité publique.

Art. 3. — La compagnie concessionnaire exécutera et exploitera le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession dans les mêmes conditions que la ligne de la Ferté-sous-Jouarre à Montmirail, et en se conformant aux

clauses et conditions du cahier des charges de la concession de ladite ligne, ainsi qu'aux prescriptions de la loi portant déclaration d'utilité publique.

Art. 4. — Le raccordement faisant l'objet de la présente convention sera considéré comme formant un tout avec les deux lignes de la Ferté-sous-Jouarre à Montmirail et de Montereau à Château-Landon, précédemment déclarées d'utilité publique par la loi du 12 août 1885.

A cet effet, en cas d'insuffisance du produit brut de l'ensemble des deux lignes, raccordement compris, pour couvrir les dépenses d'exploitation et 5 p. 100 par an (amortissement compris) du capital de premier établissement des deux lignes précédemment concédées, augmenté du capital de premier établissement du raccordement, tel qu'il sera défini ci-après, le département s'engage à subvenir au payement intégral de cette insuffisance, tant à l'aide de ses ressources propres ou de celles des départements limitrophes intéressés, ou des subventions communales ou particulières, qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie aux articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880 et à l'article 12 du décret du 20 mars 1882.

Pour l'application de cette clause, il est entendu que le capital de premier établissement du raccordement est fixé à la somme de 700.000 francs, qui viendra s'ajouter au capital de premier établissement des deux lignes précédemment concédées par la loi du 12 août 1885.

Ce chiffre de 700.000 francs constitue un maximum en ce qui concerne le calcul à faire pour déterminer la subvention de l'État, mais il est entendu que ce maximum ne pourra être opposé, en aucun cas, par le département à la compagnie.

Le prix de premier établissement du raccordement, qui servira de base à la garantie d'intérêt, comprend :

1° Les prix réels payés par la compagnie concessionnaire pour travaux et fourniture de toute nature, exécutés tant pour l'ensemble du raccordement et de ses dépendances que pour l'aménagement de la gare d'échange, conformément aux projets approuvés et en vertu d'adjudications ou marchés également approuvés par le préfet ;

2° Les prix d'acquisition des terrains et les indemnités de toute nature résultant des nécessités d'établissement de la ligne et de ses dépendances, y compris la gare d'échange, lesdits prix d'acquisition et indemnités fixés par la juridiction compétente ou à l'amiable, après approbation par le préfet;

3° Les sommes payées, s'il y a lieu, par la compagnie concessionnaire à la compagnie de l'Est, suivant traité approuvé par le préfet, pour la jonction de la ligne avec la station de la Ferté-sous-Jouarre ;

4° Une majoration de 15 p. 100 de toutes les dépenses énumérées aux trois articles ci-dessus pour frais d'études, frais généraux, frais d'émission des obligations et intérêts des capitaux pendant la période de construction.

Il est entendu que le prix du matériel roulant correspondant à l'exploitation du raccordement est compris dans le prix de premier établissement fixé à forfait pour les deux lignes concédées par la convention annexée à la loi du 12 août 1885.

Par application de l'article 12 du décret du 20 mars 1882, le département

se réserve la faculté de rembourser en capital, à la compagnie concessionnaire, une partie des dépenses de premier établissement dudit raccordement, telles qu'elles sont énoncées aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, définissant le capital de premier établissement, jusqu'à concurrence d'une somme de 300.000 francs, y compris la majoration de 8 p. 100 dont il sera parlé ci-après.

Dans le cas où le département userait de la faculté précitée, la majoration de 15 p. 100 prévue au paragraphe 4 du présent article ne sera pas applicable aux sommes remboursées par le département; en ce qui concerne ces sommes, la majoration due à la compagnie sera réduite à 8 p. 100.

La somme remboursée par le département sera payable trimestriellement, sur la présentation d'états de situation dressé par la compagnie concessionnaire et approuvée par le préfet. Ce payement aura lieu dans les deux mois de la présentation desdits états et au fur et à mesure des ressources disponibles.

Art. 5. — Le raccordement présentement concédé formant un tout, ainsi qu'il a été dit à l'article 4 ci-dessus, avec les lignes précédemment déclarées d'utilité publique par la loi du 12 août 1885, les sommes qui serviront de base au calcul des insuffisances que le département de Seine-et-Marne aurait à payer à la compagnie conformément aux articles 4 et 5 de la convention annexée à la loi du 12 août 1885 s'augmenteront :

1° D'une somme représentant l'intérêt à 5 p. 100 par an (amortissement compris du capital de premier établissement de ce raccordement, tel qu'il a été déterminé à l'article 4 ci-dessus, déduction faite des sommes payées en capital par le département à la compagnie concessionnaire;

2° De la dépense nécessaire pour couvrir les dépenses d'exploitation du raccordement, en calculant ces dépenses d'après la formule adoptée pour les deux lignes précédemment déclarées d'utilité publique.

Art. 6. — Toutes les dispositions de la convention et du cahier des charges annexées à la loi du 12 août 1885 auxquelles il n'est pas expressément dérogé par les articles ci-dessus sont applicables à la présente convention.

Art. 7. — La présente convention ne sera définitive qu'autant que l'État aura pris l'engagement d'admettre pour la détermination de sa garantie que le raccordement faisant l'objet de la présente concession sera considéré comme formant un tout avec les deux lignes précédemment concédées par la loi du 12 août 1885.

Fait double à Melun, les jours, mois et an que dessus.

Lu et approuvé : Signé : Zens.

Approuvé : Signé : Lagarde.

(N° 251)

[23 juin 1888]

Loi qui ouvre, sur l'exercice 1888, *des crédits extraordinaires en*

vue de la participation des divers départements ministériels à l'Exposition universelle de 1889.

Art. 1er. — Les dépenses relatives à la participation des différents départements ministériels à l'Exposition universelle de 1889 sont évaluées à la somme totale de 5.960.612f,50, qui sera répartie sur les exercices 1888 et 1889 ainsi qu'il suit :

Exercice 1888.	1.992.300f,00
Exercice 1889.	3.968.312 50
Total général	5.960.612f,50

Art. 2. — Il est ouvert aux Ministres de l'instruction publique et des beaux-arts, des travaux publics, de la guerre, de la marine et des colonies, de l'intérieur, des affaires étrangères, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, de la justice et des finances, sur l'exercice 1888, au titre du budget ordinaire, des crédits extraordinaires s'élevant ensemble à la somme de 1.992.300 francs pour participation des différents départements ministériels à l'Exposition universelle de 1889.

Il sera pourvu aux crédits extraordinaires dont il s'agit au moyen des ressources générales du budget ordinaire de l'exercice 1888.

Ces crédits demeurent répartis par ministère et par chapitre, ainsi qu'il suit :

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Chap. II *bis*. Participation du ministère des travaux publics à l'Exposition universelle de 1889 :

Pour 1888 : 62.000 francs ;

Pour 1889 : 123.000 francs.

. . . .

(N° 252)

[30 juin 1888]

Loi qui ouvre au Ministre de la marine et des colonies, sur l'exercice 1888, *un crédit supplémentaire de* 1.017.655 *francs pour le chemin de fer et le port de la Réunion.*

Article unique. — Il est ouvert au Ministre de la marine et des

colonies, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1888, en addition aux crédits ouverts par la loi de finances du 30 mars 1888, pour le chemin de fer et le port de la Réunion, un crédit supplémentaire de 1.017.655 francs qui sera classé à la deuxième section (*Service colonial*), chapitre XVI (*Chemin de fer et port de la Réunion*).

Il sera pourvu au crédit supplémentaire ci-dessus au moyen des ressources générales du budget ordinaire de l'exercice 1888.

(N° 253)

[21 décembre 1888]

Loi portant approbation de la convention passée avec la ville de Limoges (Haute-Vienne), pour l'établissement d'un réseau téléphonique d'intérêt local.

Art. 1er. — Est approuvée la convention annexée à la présente loi et relative à l'établissement, l'entretien et l'exploitation d'un réseau téléphonique d'intérêt local dans la ville de Limoges.

Art. 2. — Ladite convention sera enregistrée au droit fixe de 3 francs.

. . . .

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. le Directeur général des postes et des télégraphes, agissant au nom et pour le compte de l'État, sous la réserve de l'approbation de M. le Ministre des finances,

D'une part ;

Et M. Poumeau (Léon), chevalier de la Légion d'honneur, adjoint, agissant aux lieu et place de M. Tarrade (Adrien), maire, absent, au nom et pour le compte de la ville de Limoges, en vertu d'une délibération du conseil municipal en date du 10 octobre 1888 ;

D'autre part ;

Il a été convenu et stipulé ce qui suit :

Art. 1er. — Un réseau téléphonique sera établi, par les soins de l'administration des postes et télégraphes, pour l'usage des habitants de la ville de Limoges, dans un délai de quatre mois à partir du jour où le présent traité sera devenu définitif.

La ville de Limoges avancera à l'État :

1° Toutes les dépenses de premier établissement ;

2° Les frais d'entretien et d'exploitation du réseau.

Cette double obligation prendra fin lorsque la ville sera remboursée de ses avances, en exécution des articles 3 et 4 ci-après.

Art. 2. — Les dépenses d'établissement afférentes à la construction et à l'installation du poste central téléphonique avec les appuis nécessaires pour recevoir 400 fils, sont fixés, à forfait, à la somme de 18.457 francs.

Celles afférentes à la construction des lignes sont fixées à 150 francs par kilomètre de fil.

Les sommes avancées à titre de dépenses d'établissement seront versées avant l'exécution des travaux.

Les frais d'entretien du réseau seront calculés à raison de 20 francs par an et par kilomètre de fil.

Les frais d'exploitation seront calculés à raison de 2.000 francs par an et par 50 abonnés ou fraction de 50 abonnés, et d'une somme complémentaire de 1.000 francs par an et par 25 abonnés ou fraction de 25 abonnés en plus des 50 premiers abonnés.

Les sommes avancées à titre de frais d'entretien et d'exploitation seront versées avant la mise en exploitation des lignes.

Tous les versements seront faits à titre de fonds de concours à la caisse du trésorier général du département.

Art. 3. — L'État sera propriétaire des lignes construites, mais il délègue, dès à présent, à la ville, le droit d'encaisser à son profit toutes les sommes qui seront dues par les abonnés, soit comme contribution aux frais d'établissement de leurs lignes, soit comme abonnement pour l'usage de ces lignes, jusqu'à concurrence des sommes avancées à l'Etat pour dépenses de premier établissement, d'entretien ou d'exploitation.

Art. 4. — L'Etat se réserve la faculté de mettre à toute époque fin à ladite délégation en remboursant à la ville les sommes dont elle sera restée à découvert du chef des versements effectués à l'Etat.

Si ce remboursement était rendu nécessaire par l'adoption d'un projet confiant à l'industrie privée l'exploitation des réseaux téléphoniques appartenant à l'Etat, il pourrait n'être effectué qu'en prenant pour bases les termes et conditions auxquels se ferait la concession de cette exploitation; mais, dans ce cas, les avances faites par la ville produiraient intérêts aux taux de 4 p. 100.

Art. 5. — La ville de Limoges s'engage par avance à adopter les mesures de comptabilité usuelle qui seraient jugées nécessaires pour assurer le contrôle des recettes dont le recouvrement lui est attribué par la présente convention.

Art. 6. — Toute disposition résultant d'actes législatifs ou réglementaires, ou de décisions administratives en vigueur ou à intervenir en ce qui concerne les réseaux téléphoniques de l'Etat s'appliquera de plein droit au réseau téléphonique de Limoges.

(N° 254)

[22 décembre 1888]

Loi ayant pour objet de modifier la loi du 21 juin 1865 (*) sur les associations syndicales.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1er. — L'article 1er de la loi du 21 juin 1865 est modifié ainsi qu'il suit :

« Peuvent être l'objet d'une association syndicale, entre propriétaires intéressés, l'exécution et l'entretien de travaux :

« 1° De défense contre la mer, les fleuves, les torrents et rivières navigables ou non navigables ;

« 2° De curage, approfondissement, redressement et régularisation des canaux et cours d'eau non navigables ni flottables et des canaux de dessèchement et d'irrigation ;

« 3° De dessèchement des marais ;

« 4° Des étiers et ouvrages nécessaires à l'exploitation des marais salants ;

« 5° D'assainissement des terres humides et insalubres ;

« 6° D'assainissement dans les villes et faubourgs, bourgs, villages et hameaux ;

« 7° D'ouverture, d'élargissement, de prolongement et de pavage de voies publiques, et de toute autre amélioration ayant un caractère d'intérêt public, dans les villes et faubourgs, bourgs, villages ou hameaux ;

« 8° D'irrigation et de colmatage ;

« 9° De drainage ;

« 10° De chemins d'exploitation et de toute autre amélioration agricole d'intérêt collectif. »

Art. 2. — Il est ajouté à l'article 4 de la loi du 21 juin 1865 un second paragraphe ainsi conçu :

« Pourront adhérer à une association syndicale les préfets pour les biens des départements, s'ils y sont autorisés par délibération du conseil général ; les maires ou administrateurs pour les biens des communes ou des établissements publics, s'ils y sont autorisés par délibération du conseil municipal ou du con-

(*) V. *Ann.* 1865, p. 290.

seil d'administration; pour les biens de l'État, le ministre des finances. »

Art. 3. — L'article 9 de la loi du 21 juin 1865 est modifié de la manière suivante :

« Les propriétaires intéressés aux travaux spécifiés dans les six premiers numéros de l'article 1er pourront être réunis par un arrêté préfectoral en associations syndicales autorisées, soit sur la demande d'un ou de plusieurs d'entre eux, soit sur l'initiative du maire ou du préfet.

« Les propriétaires intéressés aux travaux compris dans les nos 7, 8, 9 et 10 du même article pourront être réunis dans les mêmes conditions en associations syndicales autorisées, lorsque ces travaux auront été reconnus d'utilité publique par un décret rendu en Conseil d'État.

« Dans les cas prévus par les nos 6, 7, 8, 9 et 10, aucun travail ne pourra être entrepris que sur l'autorisation du préfet. Cette autorisation ne pourra être donnée qu'après payement préalable des indemnités de délaissement et d'expropriation et que si les membres de l'association syndicale autorisée ont garanti le payement des travaux, des fournitures et des indemnités pour dommages, au moyen de sûretés acceptées par les parties intéressées ou déterminées, en cas de désaccord, par le tribunal civil.

« En cas d'insolvabilité de l'association syndicale, les tiers qui ont éprouvé un dommage par suite de l'exécution des travaux ont un recours contre la commune, contre le département ou contre l'État, si la commune, le département ou l'État est intéressé aux travaux et en a profité. »

Art. 4. — Il est ajouté au premier paragraphe de l'article 11 de la loi du 21 juin 1865 un paragraphe ainsi conçu :

« Dans le cas où la commune ne figure pas parmi les propriétaires présumés intéressés, le maire, sur l'initiative de qui l'association syndicale a été constituée, a néanmoins entrée à l'assemblée générale, mais avec voix consultative seulement. Le même droit appartient au préfet qui a pris l'initiative, si l'État ou le département ne figure pas parmi les propriétaires présumés intéressés. Le préfet et le maire peuvent se faire représenter à l'assemblée générale. »

Art. 5. — L'article 12 de la loi du 21 juin 1865 est modifié ainsi qu'il suit :

« Pour les travaux spécifiés aux nos 1, 2, 3, 4 et 5 de l'article 1er, si la majorité des intéressés, représentant au moins les

deux tiers de la superficie des terrains, ou les deux tiers des intéressés, représentant plus de la moitié de la superficie, ont donné leur adhésion, le préfet autorise, s'il y a lieu, l'association.

« Pour les travaux spécifiés aux nos 6, 7, 8, 9 et 10 du même article, le préfet ne pourra autoriser l'association qu'au cas d'adhésion des trois quarts des intéressés représentant plus des deux tiers de la superficie et payant plus des deux tiers de l'impôt foncier afférent aux immeubles, ou des deux tiers des intéressés représentant plus des trois quarts de la superficie et payant plus des trois quarts de l'impôt foncier afférent aux immeubles.

« Un extrait de l'acte des associations et l'arrêté du préfet, en cas d'autorisation, et, en cas de refus, les arrêtés du préfet sont affichés dans les communes de la situation des lieux et insérés dans le recueil des actes de la préfecture.

« Pour les travaux spécifiés dans les paragraphes 6 et 7 de l'article 1er, l'autorisation du préfet devra être précédée d'un avis conforme du conseil municipal, si les travaux intéressent la commune; du conseil général, si les travaux intéressent le département; et de ces deux assemblées si les travaux intéressent à la fois la commune et le département. »

Art. 6. — L'article 14 de la loi du 21 juin 1865 est ainsi modifié :

« S'il s'agit des travaux spécifiés aux nos 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 de l'article 1er, les propriétaires qui n'auront pas adhéré au projet d'association pourront, dans le délai d'un mois ci-dessus déterminé, déclarer à la préfecture qu'ils entendent délaisser, moyennant indemnité, les terrains leur appartenant et compris dans le périmètre. Il leur sera donné récépissé de la déclaration. L'indemnité à la charge de l'association sera fixée conformément à la loi du 3 mai 1841 pour les travaux spécifiés aux nos 6 et 7 de l'article 1er, et conformément à l'article 16 de la loi du 21 mai 1836 pour les travaux énumérés aux nos 4, 5, 8, 9 et 10.

« Si des biens de mineurs, d'interdits, d'absents ou autres incapables sont compris dans le périmètre, les tuteurs, ceux qui ont été envoyés en possession et tous représentants des incapables peuvent, après autorisation du tribunal donnée sur requête en chambre du conseil, le ministère public entendu, déclarer qu'ils entendent délaisser lesdits biens.

« Le tribunal ordonne les mesures de conservation. Ces dispositions sont applicables aux immeubles dotaux. Les préfets pourront, dans le même cas, délaisser les biens des départe-

ments, s'ils y sont autorisés par délibération du conseil général; les maires ou administrateurs pourront délaisser les biens des communes et des établissements publics, s'ils y sont autorisés par délibération du conseil municipal ou du conseil d'administration; le ministre des finances peut délaisser les biens de l'État. »

Art. 7. — L'article 18 de la loi du 21 juin 1865 est ainsi modifié :

« Dans le cas où l'exécution des travaux entrepris par une association syndicale autorisée exige l'expropriation de terrains, il y est procédé conformément aux dispositions de la loi du 3 mai 1841, s'il s'agit de travaux spécifiés dans les nos 6 et 7 de l'article 1er de la loi du 21 juin 1865, et conformément aux dispositions de la loi du 21 mai 1836, après déclaration d'utilité publique, par décret rendu en conseil d'État, s'il s'agit d'autres travaux. »

Art. 8. — L'article 23 de la loi du 21 juin 1865 est remplacé par l'article suivant :

« Lorsque, sur la demande du syndicat, il lui est accordé une subvention par l'État, par le département, par une commune ou par une chambre de commerce, cette subvention donne droit à la nomination, suivant les cas, par le préfet, par la commission départementale, par le conseil municipal ou par la chambre de commerce, d'un nombre de syndics proportionné à la part que la subvention représente dans l'ensemble de l'entreprise. »

Art. 9. — Il est ajouté à la loi du 21 juin 1865 un article 27 ainsi conçu :

« Un règlement d'administration publique déterminera les dispositions nécessaires pour l'exécution de la loi. »

. . . .

(N° 255)

[24 décembre 1888]

Loi concernant la destruction des insectes, des cryptogames et autres végétaux nuisibles à l'agriculture.

Art. 1er. — Les préfets prescrivent les mesures nécessaires pour arrêter ou prévenir les dommages causés à l'agriculture par

des insectes, des cryptogames ou autres végétaux nuisibles. Lorsque ces dommages se produisent dans un ou plusieurs départements ou seulement dans une ou plusieurs communes et prennent ou peuvent prendre un caractère envahissant ou calamiteux.

L'arrêté ne sera pris par le préfet qu'après l'avis du conseil général du département, à moins qu'il ne s'agisse de mesures urgentes et temporaires.

Il déterminera l'époque à laquelle il devra être procédé à l'exécution des mesures, les localités dans lesquelles elles seront applicables, ainsi que les modes spéciaux à employer.

Il n'est exécutoire, dans tous les cas, qu'après l'approbation du ministère de l'agriculture qui prend, sur les procédés à appliquer, l'avis d'une commission technique instituée par décret.

Art. 2. — Les propriétaires, les fermiers, les colons ou métayers, ainsi que les usufruitiers et les usagers, sont tenus d'exécuter sur les immeubles qu'ils possèdent et cultivent, ou dont ils ont la jouissance et l'usage, les mesures prescrites par l'arrêté préfectoral. Toutefois, dans les bois et forêts, ces mesures ne sont applicables qu'à une lisière de trente mètres.

Ils doivent ouvrir leurs terrains pour permettre la vérification ou la destruction, à la réquisition des agents.

L'État, les communes et les établissements publics et privés sont astreints aux mêmes obligations sur les propriétés leur appartenant.

Art. 3. — En cas d'inexécution dans les délais fixés, procès-verbal est dressé par le maire, l'adjoint, l'officier de gendarmerie, le commissaire de police, le garde forestier ou le garde champêtre, et le contrevenant est cité devant le juge de paix.

La citation sera donnée par lettre recommandée ou par le garde champêtre.

Les parties pourront comparaître volontairement et sur un simple avertissement du juge de paix.

Les délais fixés par l'article 146 du Code d'instruction criminelle seront observés.

Le juge de paix pourra ordonner l'exécution provisoire de son jugement, nonobstant opposition ou appel sur minute et avant l'enregistrement.

Art. 4. — A défaut d'exécution dans le délai imparti par le jugement, il est procédé à l'exécution d'office, aux frais des contrevenants, par les soins du maire ou du commissaire de police.

Le recouvrement des dépenses ainsi faites est opéré par le

percepteur, en vertu de mandatements exécutoires, délivrés par les préfets et conformément aux règles suivies en matière de contributions directes.

Art. 5. — Les contraventions aux dispositions des articles 1 et 2 de la présente loi sont punis d'une amende de 6 à 15 francs.

L'amende est doublée et la peine d'emprisonnement pendant cinq jours au plus peut même être prononcée, en cas de récidive, contre les contrevenants.

Art. 6. — L'article 463 du Code pénal est applicable aux pénalités prononcées par la présente loi.

Art. 7. — La loi du 28 ventôse an IV est abrogée. Sont maintenues toutes les dispositions des lois et règlements concernant la destruction du phylloxera et celle du doriphora.

Art. 8. — La présente loi est applicable aux départements de l'Algérie.

. . . .

(N° 256)

[29 décembre 1888]

Loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1889.

. . . .

Art. 25. — Ne seront pas exonérés de la redevance à payer, conformément à l'article 2 de la loi du 20 décembre 1872, pour occupation temporaire du domaine maritime, les concessionnaires qui, postérieurement à la promulgation de la présente loi, ne seront devenus inscrits maritimes définitifs qu'après l'âge de trente ans révolus, à moins qu'ils n'aient servis pendant trente-six mois dans les équipages de la flotte.

. . . .

Art. 28. — Le montant total des subventions annuelles que le Ministre des travaux publics peut s'engager, pendant l'année 1889, à allouer aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways, en vertu de la loi du 11 juin 1880, ne devra pas excéder la somme de 800.000 francs pour les chemins de fer d'intérêt local et de 600.000 francs pour les tramways.

Art. 29. — Le Ministre des travaux publics est autorisé à

exécuter, pendant l'année 1889, sur les fonds à verser par les chambres de commerce, villes, départements et autres intéressés, des travaux relatifs aux rivières, canaux et ports maritimes s'élevant au maximum à la somme de 24.660.000 francs. Les crédits nécessaires au payement des dépenses seront ouverts par décrets de fonds de concours, dans la limite et à mesure de la réalisation des versements effectués.

Les crédits non employés en fin d'exercice et les ressources correspondantes ne pourront être reportés aux exercices suivants qu'en vertu d'une loi.

Les décrets devront contenir l'énumération et la date des sommes versées, et leur chiffre sera immédiatement et intégralement inscrit aux recettes d'ordre du budget.

Art. 30. — Les travaux à exécuter pendant l'année 1889, soit par les compagnies de chemins de fer, soit par l'État, à l'aide des fonds que ces compagnies mettront à la disposition du Trésor conformément aux conventions ratifiées par les lois du 20 novembre 1883, ne pourront excéder le maximum de 142 millions de francs, non compris les dépenses du matériel roulant.

Les versements des compagnies seront portés à un compte intitulé : Remboursement de la garantie d'intérêts et fonds de concours versés par les compagnies de chemins de fer en exécution des conventions de 1883.

Les crédits nécessaires au payement des dépenses seront ouverts par décrets de fonds de concours, à mesure de la réalisation des versements effectués par les compagnies.

Les crédits non employés à la fin de l'exercice 1889 et les ressources correspondantes ne pourront être reportés aux exercices suivants, qu'en vertu d'une loi.

Art. 31. — Le montant des dépenses pour travaux complémentaires dont le Ministre des travaux publics pourra autoriser l'imputation en 1889 au compte de premier établissement, non compris le matériel roulant, est fixé à la somme de 65 millions, ainsi répartie par compagnie :

Compagnie	du Nord	10.000.000
—	de l'Est	12.000 000
—	de l'Ouest	21.000.000
—	de Paris-Lyon-Méditerranée	8.000.000
—	d'Orléans	6.000.000
—	du Midi	8.000.000
	Total égal	65.000.000

Les compagnies présenteront en 1890 un compte spécial des travaux complémentaires effectués dans le cours de l'exercice 1889 en vertu de l'autorisation qui précède.

L'autorisation donnée par le paragraphe 1er ne sera valable que jusqu'à concurrence des sommes réellement dépensées dans le cours de l'exercice 1889.

. . . .

DÉCRETS

(N° 257)

[10 octobre 1887]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville d'Amiens. (*Annales* 1888, p. 497.)

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au service exclusif des voyageurs.

La traction aura lieu par chevaux.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Une première ligne ayant son point de départ à l'église de Saint-Acheul; elle suivra la rue Jules-Barni, la rue de Noyon, la place Saint-Denis, la rue Allard, la rue des Jacobins, la rue de la République, la place Gambetta, les rues Delambre, Gresset, Saint-Jacques, de la Hotoie, des faubourgs du Cours, de la Hotoie et de Hem, et aura son terminus à la jonction de la route d'Abbeville et de la route de Senarpont; enfin un embranchement se détachera de cette première ligne à la rue du Château-Milan, suivra cette dernière rue, traversant la Somme sur le pont Cagnard et ira rejoindre la grande rue de Saint-Maurice pour aboutir à l'entrée du cimetière de la Madeleine. Une voie ferrée de la place Saint-Denis à la place Gambetta, par la rue des Trois-Cailloux, pourra être établie ultérieurement quand la ville le demandera;

2° Une deuxième ligne ayant son point de départ à la rencontre de la route de Corbie et de la route nationale n° 29; elle suivra la grande rue du Faubourg-Saint-Pierre, la chaussée Saint-Pierre, les rues Saint-Leu, du Bloc, Flatters, des Sergents, la place Gambetta, les rues Duméril, de Beauvais, du Lycée, l'esplanade Saint-Roch, les rues Saint-Jean, de la Prairie, et aura son terminus vers l'allée située entre l'usine Descat et le peignage Duvette, et qui, du chemin du Petit-Saint-Jean, conduit à l'hippodrome. De l'angle de la rue du Lycée et de la rue de Beauvais partira un embranchement qui, traversant les boulevards, viendra aboutir à l'intersection de la rue Saint-Honoré (route de Conty) avec la route nationale n° 16.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de deux mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que le réseau entier soit livré à l'exploitation dans le délai d'un an à partir de la notification du décret de concession.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à $1^m,80$; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4 mètres.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de $1^m,30$.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 15 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à $0^m,050$.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 6 (*du type*).

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composé de pierres cassées de $2^m,30$ de largeur et d'au moins $0^m,35$ d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

(*Le reste comme au type*).

. . . .

Art. 8, 9 (*du type*).

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en fer ou acier et du poids de 15 kilogrammes au moins par mètre courant.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage des entre-rails et de l'entre-voie ainsi que des zones de $0^m,50$ qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 13 (*du type*).

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être fait tous les jours, dans chaque sens, sur la ligne entière, est fixé à trente.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession du réseau mentionné à l'article 2 du présent cahier des charges sera de quarante-cinq ans, à partir de la date du décret de concession.

Art. 17 à 22 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Indication des sections.

1° La première ligne, de Saint-Acheul à la route de Senarpont et au cimetière de la Madeleine, sera divisée en trois sections :

Première section : de Saint-Acheul à la place Gambetta.

Deuxième section : de la place Gambetta à la rue du Château-Milan.

Troisième section : de la rue du Château-Milan à la route de Senarpont ou au cimetière de la Madeleine;

2° La deuxième ligne, du faubourg Saint-Pierre à l'hippodrome et au faubourg de Beauvais, sera divisée en trois sections :

Première section : du faubourg Saint-Pierre à l'église Saint-Leu.

Deuxième section : de l'église Saint-Leu à la rue du Lycée.

Troisième section : de la rue du Lycée à l'hippodrome ou à la rue Saint-Honoré (route de Conty).

Les limites des sections étant ainsi définies, le tarif des prix à percevoir par voyageur sera réglé de la manière suivante :

	PREMIÈRE CLASSE			DEUXIÈME CLASSE		
	Péage	Transport	Total	Péage	Transport	Total
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Pour une section	0,10	0,05	0,15	0,07	0,03	0,10
Pour deux sections	0,14	0,06	0,20	0,10	0,05	0,15
Pour trois sections	0,17	0,08	0,25	0,14	0,06	0,20

L'embranchement de la rue du Lycée au faubourg de Beauvais, lorsqu'il sera parcouru seul, donnera lieu à une perception de 0f,10 pour les voyageurs de première classe et de 0f,05 pour les voyageurs de seconde classe. Lorsqu'il ne sera pas parcouru seul, il ne sera pas compté dans l'évaluation du prix à percevoir.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux, susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas dix kilogrammes. Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix. Les places de plate-forme seront assimilées, pour les prix, aux places de seconde classe.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, c'est-à-dire de cinq heures à sept heures du matin et de sept à huit heures du soir, le prix des places de deuxième classe sera, si l'administration municipale en fait la proposition, abaissé au taux de 0f,10 pour toutes les distances. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration supérieure. Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation de l'administration supérieure, être employées à ces transports.

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises ayant le même objet.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle

et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

Art. 36. — Les soldats ou les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix, mais le payement sera effectué par fractions indivisibles de 0f,05, l'entrepreneur ne devant jamais toucher une somme moindre que la moitié du prix porté au tarif.

En cas d'incendie, les pompiers en uniforme seront transportés gratuitement vers le lieu du sinistre. Il est bien entendu que cette clause ne s'applique qu'aux heures réglementaires du service de l'exploitation. Cette immunité s'étendra, dans les mêmes circonstances, aux militaires qui se rendront sur les lieux des sinistres, sous la conduite de leurs chefs.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée, payables à compter de la date du décret de concession et versés par semestre et d'avance à la caisse du trésor public.

Art. 38. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 1.000 francs par kilomètre à construire en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 39. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Amiens.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie d'Amiens.

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Somme, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Fait à Amiens, le 21 juillet 1885.

Le Maire,

Signé : D. Pinchemel, adjoint.

Vu et accepté aux mêmes mois, dates et an.

Signé : L. Vercken.

Arrêté par le Ministre des travaux publics.

Signé : S. de Heredia.

(N° 258)

[14 novembre 1887]

Décret qui autorise la Société des chemins de fer économiques à engager son capital social dans l'entreprise de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local de Nizan à Saint-Symphorien et à Sore et de Sore à Luxey.

Le Président de la Républlque française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — La Société générale des chemins de fer économiques est autorisée à engager son capital social dans l'entreprise de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local de Nizan à Saint-Symphorien et à Sore et de Sore à Luxey, déclarés d'utilité publique par les décrets des 27 août 1870 et 16 mars 1876 et par la loi du 10 janvier 1885.

Art. 2. — Est approuvée la substitution, dans les conditions déterminées par la convention passée, le 30 novembre 1886, entre les intéressés de la Société générale des chemins de fer économiques aux sieurs *Bernard* et *Faugère*, comme concessionnaires des chemins de fer d'intérêt local de Nizan à Saint-Symphorien et à Sore et de Sore à Luxey ; une copie, certifiée conforme, de cette convention restera annexée au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt-six, le trente novembre,

Entre les soussignés :

M. *Émile Level*, directeur de la société anonyme dite *Société générale des chemins de fer économiques* dont le siège est à Paris, rue d'Antin, n° 7, agissant au nom et pour le compte de ladite société, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date des 8 septembre 1880 et 26 février 1885,

D'une part,

Et MM. *Faugère* et *Bernard*, domiciliés à Talence, près Bordeaux, concessionnaires en nom collectif,

1° Dans le département de la Gironde :

a. Par convention du 15 décembre 1869, passée avec le département, et approuvée par décret du 27 avril 1870, du chemin de fer d'intérêt local de Nizan à Saint-Symphorien, d'une longueur de 17km5.

b. Par convention en date du 23 novembre 1874, passée avec le département, et approuvée par décret du 16 mars 1876, du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Symphorien, à la limite du département des Landes, vers Sore, d'une longueur de 8 kilomètres.

2° Dans le département des Landes:

c. Par convention en date du 24 novembre 1874, passée avec le département, et approuvée par décret du 16 mars 1876, du chemin de fer d'intérêt local de Sore à la limite du département de la Gironde, vers Saint-Symphorien, d'une longueur de 5^{km}5;

d. Par convention en date du 30 septembre 1882, passée avec le département, et approuvée par la loi du 10 janvier 1883, du chemin de fer d'intérêt local de Sore à Luxey, d'une longueur de 9 kilomètres.

Agissant en leur nom et pour leur compte personnel,

D'autre part,

Il a été dit et expliqué ce qui suit:

La convention du 28 mai 1881, passée entre le département de la Gironde et la société générale des chemins de fer économiques, pour la concession des chemins de fer du Blayais et des Landes de la Gironde porte, en son article 20, la disposition suivante:

« Le chemin de fer de Nizan vers Sore, dont MM *Faugère* et *Bernard* sont concessionnaires, sera, du consentement de ceux-ci, incorporé dans le réseau départemental concédé à la Société générale des chemins de fer économiques, et ce à partir du jour de l'ouverture à l'exploitation de la section de Saint-Symphorien à Beautiran. Cette incorporation, autorisée par le conseil général, fera l'objet d'un traité spécial. . . . .
. . . . »

En exécution de cette clause, la Société générale des chemins de fer économiques a proposé à MM. *Faugère* et *Bernard* le rachat ci-dessus stipulé.

MM. *Faugère* et *Bernard* y ont consenti, mais sous la condition expresse que le chemin de fer exploité de Sore à la limite du département vers Saint-Symphorien et le chemin de fer nouvellement exploité de Sore à Luxey seraient également rachetés par la Société générale des chemins de fer économiques.

Cette condition a été acceptée par la Société générale des chemins de fer économiques.

En conséquence, il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. — MM. *Faugère* et *Bernard* déclarent par ces présentes, en vertu:

1° De l'article 6 de la convention du 23 novembre 1874, passée entre eux et le département de la Gironde;

2° De l'article 7 de la convention du 24 novembre 1874 et de l'article 12 de la convention du 30 septembre 1882, passées entre eux et le département des Landes;

Substituer en leur lieu et place, dans les droits et obligations qui résultent pour eux des conventions, décrets et loi ci-dessus visés, la société anonyme dite *Société générale des chemins de fer économiques*, concessionnaire des chemins de fer du Blayais et des Landes de la Gironde, étant entendu d'ailleurs;

D'une part,

Que les sommes encore dues actuellement à MM. *Faugère* et *Bernard* à titre de subventions, tant départementales que communales, pour les lignes situées dans le département des Landes, leur resteront acquises et seront directement encaissées par eux ;

D'autre part ;

Que, s'il reste au moment de la livraison des lignes des comptes de quelque nature que ce soit à régler avec des tiers, ces comptes seront réglés par MM. *Faugère* et *Bernard*, en leur nom et de leurs deniers personnels.

Art. 2. — La Société générale des chemins de fer économiques prendra effectivement possession, le 1er décembre 1886, des chemins de fer exploités de Nizan à Saint-Symphorien, de Saint-Symphorien à la limite du département de la Gironde vers Sore, et de cette limite à Sore, étant entendu que, pour satisfaire aux dispositions de l'article 20 de la convention du 28 mai 1881, entre le département de la Gironde et la Société générale des chemins de fer économiques, les effets de cette prise de possession remonteront au 1er février de la même année, date de l'ouverture à l'exploitation du rayon sud des chemins de fer des Landes de la Gironde.

Elle prendra possession le même jour du chemin de fer nouvellement exploité de Sore à Luxey, les effets de cette prise de possession devant remonter au 6 septembre 1886, date de la mise en exploitation dudit chemin de fer.

Ces lignes seront remises à la Société générale des chemins de fer économiques munies de leur matériel remorqueur et roulant, de leurs archives, de leur comptabilité, de leur mobilier, outillage et petit matériel, le tout tel qu'il se poursuit et comporte.

Art. 3. — Pour prix de la cession de la ligne de Nizan à Sore, la Société générale des chemins de fer économiques payera à MM. *Faugère* et *Bernard*, pendant la durée de leur concession restant à courir, une annuité calculée comme il est dit à l'article 30 du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Nizan à Saint-Symphorien, c'est-à-dire en relevant les produits nets annuels obtenus pendant les sept années qui ont précédé celle où le rachat est effectué, en déduisant les produits nets des deux plus faibles années, et en établissant le produit net au moyen des cinq autres années.

Les résultats inscrits au *Journal officiel* pour les sept années à envisager sont les suivantes :

DATES DU JOURNAL OFFICIEL	ANNÉES	RECETTES	DÉPENSES	PRODUIT NET
		fr.	fr.	fr.
27 mai 1880	1879	125.851	84.610	41.241
13 juin 1881	1880	143 321	90.160	53.161
20 juin 1882	1881	148.966	92.631	56 335
19 juin 1883	1882	153.337	90.655	62 682
12 juillet 1884	1883	170.258	86.159	84.099
12 juin 1885	1884	158.958	77.316	73 612
22 juin 1886	1885	123.694	72.927	50.767

En retranchant le produit net des exercices 1879 et 1885, qui sont les plus

faibles, il reste pour les cinq autres années un produit net moyen de 65.983f,50.

L'annuité à payer de ce chef à MM. *Faugère* et *Bernard* par la Société générale des chemins de fer économiques sera, en conséquence, de 65.983f,50.

Pour prix de la cession de la ligne de Sore à Luxey, la Société générale des chemins de fer économiques payera à MM. *Faugère* et *Bernard*, également pendant la durée de la concession, une annuité de 8.080 francs.

La date de l'expiration des deux concessions étant fixée au 31 décembre 1960, le nombre des annuités sera de soixante-quatorze, plus les fractions d'annuités afférentes à l'exercice 1886 dont il est parlé à l'article 6 ci-après.

La Société générale des chemins de fer économique versera ces annuités à MM. *Faugère* et *Bernard*, en un seul payement, qui aura lieu au plus tard dans le mois qui suivra la clôture de chaque exercice, soit avant le 31 janvier de chaque année.

Avant le 31 janvier 1887, la Société générale des chemins de fer économiques versera à MM. *Faugère* et *Bernard* les fractions d'annuités afférentes à l'exercice 1886.

La Société générale des chemins de fer économiques se réserve le droit de racheter à toute époque les deux annuités ci-dessus consenties. A cet effet, ces annuités seront considérées comme exprimant la charge des intérêts à 4 1/2 p. 100 et de l'amortissement au même taux d'un capital de 1.409.855f,80, valeur 1er janvier 1887, pour la ligne de Nizan à Sore, et de 172.643f,70, même valeur, pour celle de Sore à Luxey.

En cas de rachat, la Société générale des chemins de fer économiques payera à MM. *Faugère* et *Bernard* le capital non amorti à l'époque où le rachat sera effectué.

Art. 4. — MM. *Faugère* et *Bernard* verseront à la Société générale des chemins de fer économiques une somme de 30.000 francs destinée aux réfections qui seront reconnues nécessaires sur le chemin de fer cédé par les présentes et moyennant le payement de laquelle ils seront exonérés de toute charge ultérieure relativement à la mise en état dudit chemin de fer prévue par l'article 29, paragraphe 2, du cahier des charges.

Art. 5. — L'estimation du matériel remorqueur et roulant, du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements aura lieu, à dire d'experts conformément à l'article 29, paragraphe 4, du cahier des charges. L'inventaire des objets ci-dessus mentionnés sera clos, au plus tard, le 30 novembre 1886. Le procès-verbal d'expertise sera remis aux parties au plus tard le 15 décembre.

La Société générale des chemins de fer économiques payera à MM. *Faugère* et *Bernard*, avant le 31 janvier 1887, la valeur desdits objets telle qu'elle sera fixée par l'expertise.

Art. 6. — Le règlement des fractions d'annuités afférentes à l'exercice 1886 se fera de la manière suivante:

Pour le chemin de fer de Nizan à Sore, 11/12 de l'annuité de 65.983f,50, soit une somme de 60.484f,85.

Pour le chemin de fer de Sore à Luxey, 117/365 de l'annuité de 8.080 francs, soit une somme de 2.590 francs.

D'autre part, le règlement des comptes de cet exercice se fera comme suit entre les parties contractantes :

MM. *Faugère* et *Bernard* verseront à la société générale des chemins de fer économiques les recettes effectuées sur les deux lignes rachetées depuis le 1er février jusqu'au 30 novembre 1886.

A titre de remboursement des dépenses faites pour l'exploitation desdites lignes pendant la même période, la société économique versera à MM. *Faugère* et *Bernard* :

1° Pour le chemin de fer de Nizan à Sore, une somme égale aux 10/12 des dépenses moyennes annuelles d'exploitation inscrites au *Journal officiel* pour les exercices 1884 et 1885, soit une somme de 62.601f,25 ;

2° Pour le chemin de fer de Sore à Luxey, une somme à forfait de 2.300 francs.

Art. 7. — La présente convention ne deviendra définitive qu'après avoir été approuvée par les conseils généraux de la Gironde et des Landes et ratifié par les pouvoirs compétents, comme il est dit à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 8. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de 1 franc, par application de l'article 24 de la loi du 11 juin 1880.

Fait double à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture :	Approuvé l'écriture :	Approuvé l'écriture :
Signé : FAUGÈRE.	Signé : ÉMILE LEVEL.	Signé : BERNARD.

(N° 259)

[28 novembre 1887]

Décret qui autorise la chambre de commerce du Havre à établir et à administrer des hangars et des appareils de levage pour la manutention des marchandises, le mâtage et le démâtage, le chargement et le déchargement des navires sur les quais et dans les bassins du port du Havre et du canal de Tancarville.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce du Havre est autorisée à établir et à administrer, conformément aux clauses et conditions stipulées au cahier des charges annexé au présent décret, des hangars et des appareils de levage pour la manutention des marchandises, le mâtage et le démâtage, le chargement et le déchargement des navires, sur les quais et dans les bassins du port du Havre et du canal de Tancarville.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'exploitation des engins de levage et des hangars formeront des comptes et des budgets spéciaux. Ces comptes et budgets comprendront en outre toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle, avec approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le Ministre du commerce et de l'industrie, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, mais après avis du Ministre des travaux publics.

Aucune nature nouvelle de dépenses n'y pourra figurer, que sur avis conforme du Ministre des travaux publics.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce est autorisé à établir et à administrer sur les quais et dans les bassins du port du Havre et du canal de Tancarville aux conditions déterminées par le présent cahier des charges comprend :

1° Des appareils hydrauliques à placer sur les quais pour le chargement et le déchargement des navires et pour la manutention des marchandises sur les quais ;

2° Des appareils flottants destinés au chargement et au déchargement des navires, au mâtage et au démâtage dans le port maritime et dans les bassins du canal de Tancarville ;

3° Des hangars situés sur les quais, destinés à abriter la marchandise pendant les opérations de reconnaissance sur le terre-plein du quai.

Art. 2 (*du type*).

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — Les engins et abris que la chambre de commerce est tenue dès maintenant d'établir sont les suivants :

Vingt grues hydrauliques d'une force de 1.250 kilogrammes ;

Quatre grues hydrauliques d'une force de 1.500 à 3.000 kilogrammes ;

Quatre grues hydrauliques d'une force de 3.000 à 5.000 kilogrammes ;

Douze treuils mobiles de 750 kilogrammes ;

Quatre treuils mobiles de 1.000 kilogrammes;
Dix appareils de manutention sous les hangars de 1.000 kilogrammes;
Une grue flottante de 5.000 à 10.000 kilogrammes;
Une bigue flottante de 20.000 à 50.000 kilogrammes;
Des hangars couvrant une surface de 35.000 mètres carrés.

Art. 4. — L'emplacement définitif des hangars et des appareils fixes, les dispositions et le tracé des voies ferrées destinées au déplacement des appareils mobiles, l'emplacement des bâtiments annexes pour machines à vapeur, accumulateurs d'eau comprimée et bureaux, le tracé des conduites d'eau et de gaz sont déterminés par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la chambre de commerce, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

Les bâtiments des machines et accumulateurs seront établis sur les terrains compris dans le périmètre du domaine public.

Art. 5 à 9 (*du type*).

Art. 10. — La chambre de commerce a à sa charge la construction et l'entretien des pavages et empierrements dans l'intervalle compris entre les rails servant au déplacement des grues mobiles et sur une bande de 1 mètre de largeur de chaque côté de la voie.

Il en est de même des pavages et empierrements de la surface couverte par les hangars, à l'exception des parties restant affectées à la circulation des voitures.

Si, dans l'entre-rail de la voie des grues, on plaçait une voie ferrée pour wagons, la chambre de commerce n'aurait à entretenir le pavage que sur la moitié des surfaces comprises entre les rails de la voie des grues et ceux de la voie ferrée intérieure.

Toutefois les travaux de mise en état des terre-pleins qui seraient nécessités par des tassements des remblais, seront à la charge de l'État pendant les cinq premières années.

Avant la mise en service des grues mobiles et des hangars, il en sera dressé un procès-verbal contradictoire de reconnaissance des pavages et des empierrements exécutés et à entretenir par la chambre de commerce.

Art. 11 à 13 (*du type*).

Art. 14. — La chambre de commerce doit avoir terminé dans les délais ci-après les travaux de premier établissement des appareils et des hangars qui font l'objet de la présente autorisation :

1° Les travaux d'établissement des hangars couvrant une surface d'au moins 18.000 mètres carrés, de la canalisation d'eau motrice, de la moitié des grues mobiles, treuils et appareils de manutention sous les hangars, de la grue flottante de 5.000 à 10.000 kilogrammes, dans le délai de deux ans à partir de la date du décret d'autorisation;

2° Les travaux d'établissement de la machinerie centrale, dans un délai de trois ans à partir de la même date;

3° Les travaux d'établissement de l'ensemble des hangars, dans un délai de quatre ans à partir de la même date.

L'établissement de douze dernières grues, des huit derniers treuils, des cinq

derniers appareils de manutention sous les hangars et de la seconde bigue flottante ne sera obligatoire pour la chambre de commerce que lorsque les engins déjà installés dans chacune de ces quatre catégories considérées séparément auront fourni deux cent vingt jours de fonctionnement moyen dans une année.

Le délai d'exécution pour les nouveaux engins de chaque catégorie sera de deux ans à dater du 31 décembre de l'année dans laquelle le fonctionnement moyen des engins similaires pendant deux cent vingt jours aura été constaté.

Art. 15 et 16 (*du type*).

TITRE III.

ADMINISTRATION.

Art. 17 et 18 (*du type*).

Art. 19. — La chambre de commerce est tenue de donner ses appareils, en location au public, à l'heure ou à la journée, avec la force motrice et les mécaniciens nécessaires pour faire fonctionner les appareils à vapeur et hydrauliques, non seulement pendant les jours et heures réglementaires du travail de la douane, mais encore en dehors de ces périodes de jour et de nuit, quand ce travail aura été autorisé par la douane, sur la demande de la personne qui devra faire usage des appareils.

Art. 20 (*du type*).

Art. 21. — Les engins fixes ou mobiles donnés en location ne peuvent travailler que sous la surveillance d'un agent de la chambre de commerce, dont le salaire est compris dans la taxe de location, sauf dans le cas d'un accord intervenu entre la chambre de commerce et le demandeur.

Art. 22. — Si l'agent chargé de la surveillance trouve qu'il y a danger ou inconvénient à continuer le travail au moyen des engins de la chambre de commerce, ou si ces engins doivent être déplacés par ordre des ingénieurs ou des officiers de port, les locataires doivent immédiatement suspendre les opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre, sans avoir droit à aucune indemnité, même si l'interruption du service est occasionnée par un défaut des engins mis à leur disposition.

Mais, dans ce dernier cas, ils ne payent que le temps pendant lequel ils ont pu faire usage des engins.

Art. 23. — Les hangars sont exclusivement affectés à abriter la marchandise immédiatement avant son embarquement ou après son débarquement.

Le sol occupé par eux reste soumis au régime légal de la grande voirie, sous réserve seulement de la perception par la chambre de commerce des taxes établies pour le dépôt et la manutention des marchandises.

Le payement de ces taxes ne donne pas au public le droit de laisser stationner les marchandises sous les hangars ou les navires le long des quais devant les hangars au delà des délais fixés soit par les règlements généraux de police du port, soit par les arrêtés préfectoraux pris en vertu de l'article 25 ci-après.

Dans le cas où ces délais seraient dépassés, les officiers de port pourraient

prendre les mesures prévues par les règlements généraux de police du port.

Art. 24 à 29 (*du type*).

TITRE IV.

TARIFS.

Durée.

Art. 30. — Pour indemniser la chambre de commerce des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage de ses appareils et abris, les taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après :

Taxes maxima.

Art. 31. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues, à partir de la mise en service des appareils et hangars, sont les suivantes :

1° Engins flottants.

POIDS DES COLIS	PRIX DE LOCATION par tonne manutentionnée pendant les heures réglementaires du travail de la douane
1 à 5.000 kilogrammes	4 fr.
5.001 à 10.000 kilogrammes	5
10.001 à 15.000 kilogrammes	6
15.001 à 20.000 kilogrammes	7
20.001 à 25.000 kilogrammes	8
25.001 à 30.000 kilogrammes	9
30.001 à 35.000 kilogrammes	10
35.001 à 40.000 kilogrammes	11
40.001 à 50.000 kilogrammes	12

Il pourra être établi un minimum de perception fixé ainsi qu'il suit :

FORCE DES ENGINS	PRIX DE LOCATION	
	par demi-journée	par journée entière
N'excédant pas 10.000 kilogrammes	50 fr.	75 fr.
Supérieurs à 10.000 kilogrammes	125	200

En sus des prix de location, il pourra être perçu à titre de frais de déplacement des engins flottants :

FORCE DES ENGINS	DÉPLACEMENT dans un bassin	PASSAGE d'un pont ou d'une écluse
N'excédant pas 10.000 kilogrammes.	20 fr.	25 fr.
Supérieurs à 10.000 kilogrammes	40	50

Le prix de location pourra être doublé lorsque les engins seront employés les jours ouvrables, en dehors des périodes de travail réglementaire de la douane.

Les prix de location et de déplacement pendant les jours non ouvrables pourront être doubles de ceux qui sont établis ci-dessus pour les jours ouvrables.

2° Engins hydrauliques.

APPAREILS	PRIX DE LOCATION pendant la durée réglementaire du travail de la douane		PRIX DE LOCATION en dehors des heures réglementaires du travail de la douane par heure	TAXES de déplacement
	par journée entière	pour une heure		
	fr.	fr.	fr.	fr.
Grues de moins de 1.500 kilogr. .	30	5	7	6
Grues de 1.500 à 3.000 kilogram.	45	8	10	8
Grues de plus de 3.000 kilogram.	55	10	15	10
Treuils hydrauliques	22	4	8	4
Appareils de 1 000 kilogram. pour manœuvres sous hangars. . . .	2,50	»	0,25	»

Il pourra être perçu, pour la location ou le déplacement des appareils pendant les jours non ouvrables, des prix doubles de ceux qui sont établis ci-dessus pour les jours ouvrables.

3° Hangars.

LARGEUR DES HANGARS devant lesquels le navire est placé	TAXE D'OCCUPATION par jour et par tonneau de jauge nette pour les navires à vapeur	TAXE D'OCCUPATION par jour et par tonneau de jauge brute pour les navires à voile
	fr.	fr.
Supérieure à 45 mètres	0,09	0,075
De 30 à 45 mètres	0,08	0,065
Inférieure à 30 mètres.	0,07	0,050

Lorsque plus du cinquième de la longueur du navire se trouvera en face du terre-plein non couvert par les hangars, il y aura lieu à une réduction proportionnelle au rapport de l'excédent de la longueur totale du navire, mesurée entre perpendiculaires, à la longueur de la partie de hangar occupée, augmentée d'un cinquième.

Pour chaque jour de séjour excédant les délais fixés par les règlements de police du port pour le chargement ou le déchargement du navire, les taxes d'occupation fixées ci-dessus pourront être majorées d'un tiers, sans que le payement de ce supplément de taxe donne le droit de laisser séjourner les marchandises sous les hangars au delà des délais fixés par le règlement du port pour le séjour sur les quais.

Pour toute marchandise qui ne serait pas enlevée dans les vingt-quatre heures de la mise à terre, il pourra être perçu par tonneau d'affrètement et par jour, pendant les trois premiers jours, 0f,10, pendant les trois jours suivants, 0f,15, au delà de six jours de retard, 0f,20.

Toutefois, si la vérification de la marchandise motive un pesage effectif en présence d'un agent des douanes, la taxe de 0f,15 pourra seule être appliquée jusqu'à la fin de cette opération; ensuite on pourra appliquer la taxe de 0f,15 pendant trois jours.

Pour toute marchandise déposée sous les hangars avant l'arrivée du navire où elle doit être chargée, il pourra être perçu, par 50 mètres carrés ou fraction de 50 mètres carrés et par jour, 3 francs.

Art. 32 (*du type*).

Art. 33. — La chambre de commerce a à sa charge, moyennant le payement des prix de location, la fourniture de l'engin et de ses accessoires, le graissage et les frais accessoires relatifs à son fonctionnement, la fourniture de la force motrice nécessaire pour l'actionner et les frais de conduite, les frais de la première approche et du départ définitif de l'engin.

Toutefois les frais de la première approche sont à la charge du locataire lorsque la location est faite pour moins d'une journée.

Tous les autres frais de manœuvre, les déplacements de l'engin effectués au cours des opérations, sur la demande du locataire ou sur l'ordre des officiers de port ou des ingénieurs, l'accrochage, le décrochage, l'approche et la manutention des colis et des mâts, ainsi que la fourniture des chaînes et cordages pour saisir les colis et les mâts, sont à la charge du locataire.

Art. 34. — La taxe d'occupation est due pour tout navire chargeant ou déchargeant des marchandises qui ont été ou sont déposées ou manutentionnées sous les hangars.

Sont exceptés, toutefois, les navires dont le capitaine n'aurait pas demandé une place devant les hangars et qui y auraient été placés d'office.

Le temps pour lequel elle est due est celui du séjour à quai du navire évalué en jour, avec déduction des jours non ouvrables. Les jours se comptent de minuit à minuit et toute demi-journée commencée donne lieu à la perception du prix fixé pour la demi-journée entière.

Le nombre de tonneaux à taxer est établi d'après la définition légale du tonneau de jauge.

Toute fraction de tonneau donne lieu à la perception pour un tonneau.

Art. 35. — Les taxes ne comprennent aucune assurance contre les incendies et les avaries, et aucune garantie contre le vol.

Les risques de pertes, d'incendie ou d'avarie, lorsque ces accidents ne seront pas causés par les agents de la chambre de commerce, restent à la charge des intéressés, sous réserve de l'application de l'article 8 du présent cahier des charges.

Art. 36. — Les taxes d'occupation pour le séjour à quai des navires sont dues par les capitaines ou armateurs. Elles leur sont remboursées par les réclamateurs des marchandises débarquées jusqu'à concurrence de 0f,20 par tonneau d'affrètement pour les cotons ou laines et de 0f,25 pour les autres marchandises.

Toutefois, lorsque le fret est payable au poids délivré, le transporteur étant obligé de peser, cuber ou faire toute autre opération analogue pour établir le fret, la taxe d'occupation ne lui est remboursée que jusqu'à concurrence du tiers seulement du montant des chiffres indiqués au paragraphe précédent.

Les taxes pour dépôt de marchandises avant l'arrivée du navire ou séjour des marchandises prolongé plus de vingt-quatre heures après la mise à terre sont dues par le propriétaire ou le consignataire des marchandises déposées ou, si le propriétaire et le consignataire sont inconnus par le déclarant en douane et, à défaut de déclaration, par l'auteur du dépôt de la marchandise.

La chambre de commerce peut s'opposer à l'enlèvement de la marchandise jusqu'au payement du montant des taxes et, s'il y a lieu, du montant des frais d'enlèvement et de magasinage de marchandises enlevées d'office par ses soins, sur l'ordre des officiers de port, après l'expiration des délais de séjour réglementaire.

Art. 37 à 39 (V. 38 à 40 *du type*).

TITRE V.

REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.

Art. 40 et 41 (V. 41 et 42 *du type*).

Art. 42. — Le produit des taxes est exclusivement employé par ordre de priorité :

1° A solder les dépenses relatives à l'administration et à l'entretien des ouvrages fixes et du matériel ;

2° A solder les dépenses relatives au remplacement, après usure, des ouvrages fixes et du matériel ;

3° A payer l'intérêt et à concourir à l'amortissement du capital de premier établissement ;

4° A constituer un fonds de réserve suffisant pour mettre la chambre de commerce en mesure de satisfaire à ses obligations, de supporter les responsabilités qui lui incombent et de perfectionner l'outillage.

Jusqu'à l'amortissement complet du capital de premier établissement, la chambre de commerce ne peut, sans l'autorisation des ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, prélever annuellement des taxes

une somme supérieure à 50.000 francs pour la constitution du fonds de réserve.

Ce fonds de réserve cesse de s'accroître lorsqu'il a atteint un chiffre maximum fixé par les ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie. La totalité des recettes disponibles après le prélèvement des sommes nécessaires pour payer les dépenses prévues aux paragraphes 1 et 2 est alors affectée à l'amortissement du capital engagé.

Lorsque le capital de premier établissement sera complètement amorti, si le fonds de réserve présente une importance suffisante, il devra être procédé à la revision des tarifs, conformément aux dispositions de l'article précédent.

La chambre de commerce ne peut employer le fonds de réserve qu'aux besoins des entreprises figurant aux comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 40.

Elle doit, pour en disposer, obtenir, dans chaque cas, l'assentiment préalable des ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, excepté dans les cas où le fonds de réserve serait employé à solder des indemnités au payement desquelles la chambre de commerce aurait été condamnée par la justice, à raison de faits relatifs à son administration.

Art. 43 à 45 (V. 44 à 46 *du type*).

TITRE VI.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION. — SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 46. — La durée de l'autorisation est fixée à cinquante ans, à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 47 à 51 (V. 48 à 52 *du type*).

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 52. — La chambre de commerce sera tenue de faire élection de domicile au palais de la Bourse; elle devra faire choix d'un agent chargé de recevoir en son nom toutes les notifications administratives.

Art. 53 (V. 54 *du type*).

Art. 54. — La chambre de commerce est tenue également, dans la limite des disponibilités, de livrer à l'administration, lorsqu'elle en fera la demande, de l'eau sous pression prise sur ses conduites, pour la manœuvre des engins mobiles ou fixes employés dans les opérations relatives à l'exploitation du port.

Réciproquement, l'administration fournira à la chambre de commerce, dans la limite des disponibilités, de l'eau sous pression pour la conduite de ses engins.

La différence entre les quantités d'eau ainsi fournies sera payée à la fin de chaque exercice au prix moyen de revient pendant l'année écoulée, fixée d'un commun accord ou, à défaut d'accord, à dire d'experts.

Art. 55. — La chambre de commerce payera à l'État, pour l'occupation des

terrains du domaine public sur lequel seront établis ses appareils et leurs dépendances, une redevance de 1 franc, qui sera versée d'avance, au 1er janvier de chaque année, entre les mains du receveur des domaines du Havre.

Cette redevance sera exigible à partir du 1er janvier qui suivra la date du décret d'autorisation.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans.

Art. 56. — Les frais d'impression et d'enregistrement de toutes les pièces relatives à la présente autorisation resteront à la charge de la chambre de commerce.

Vu pour être annexé au décret en date de ce jour.

Paris, le 28 novembre 1887.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : S. de Heredia.

(N° 260)

[28 novembre 1887]

Décret qui autorise la chambre de commerce de Dieppe à établir et à administrer des hangars publics sur les quais du port de cette ville.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Dieppe est autorisée à établir et à administrer des hangars publics sur les quais du port de Dieppe (département de la Seine-Inférieure), conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 2. — Les comptes et les budgets relatifs à l'établissement et à l'administration des hangars formeront des comptes et des budgets spéciaux.

Ces comptes et budgets comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce, à l'occasion des services entretenus ou subventionnés par elle, avec approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le ministre du commerce et de l'industrie, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique

sur l'organisation des chambres de commerce, mais après avis du ministre des travaux publics. Aucune nature nouvelle de dépenses n'y pourra figurer que sur avis conforme du ministre des travaux publics.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce de Dieppe est autorisée à établir et administrer dans le port de Dieppe, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend des hangars pour abriter les marchandises pendant les opérations de reconnaissance sur le terre-plein des quais.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire.

L'usage des hangars est toujours facultatif pour le public et il est subordonné aux nécessités du service général du port, dont l'administration est seule juge.

Les quais sur lesquels ils sont installés restent affectés à l'usage libre du public, sous l'autorité exclusive de la police du port.

L'admiuistration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels abris qu'elle jugera convenable, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN

Art. 3. — Les abris que le permissionnaire est tenu dès maintenant d'établir sont des hangars recouvrant une surface de deux cents mètres de longueur sur trente mètres de largeur, soit de six mille mètres carrés.

Art. 4. — L'emplacement définitif des hangars et le tracé des conduites d'eau et de gaz sont déterminés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

Art. 5, 6 (*du type*).

Art. 7. — Les ouvrages établis par le permissionnaire doivent être constamment entretenus en bon état par ses soins, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

Le permissionnaire doit tenir constamment propre l'intérieur des hangars.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par le permissionnaire, il y sera pourvu d'office à la diligence des ingénieurs du port, à la suite d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet. Le montant des

avances faites par le service du port sera remboursé par le permissionnaire au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Art. 8, 9. (*du type*).

Art. 10. — Le permissionnaire a à sa charge la construction et l'entretien des pavages de la surface couverte par les hangars, à l'exception des parties restant affectées à la circulation ordinaire des voitures.

Art. 11, 12 (*du type*).

Art. 13. — Le permissionnaire ne peut élever contre l'administration aucune réclamation en raison de l'état des chaussées et terre-pleins des quais, ou de l'influence que cet état exercerait sur l'entretien et le fonctionnement de ses ouvrages, ni en raison du trouble ou des interruptions de service qui résulteraient, pour ses hangars, soit de mesures temporaires d'ordre et de police, prises par le service du port, soit de travaux exécutés sur le domaine public, tant par l'administration que par les particuliers régulièrement autorisés, ni en raison d'une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 14. — Le permissionnaire devra avoir terminé, dans les délais ci-après, les travaux de premier établissement des hangars qui font l'objet de la présente autorisation :

Le premier tiers, six mois à compter du jour où le décret d'autorisation aura été rendu ;

Le deuxième tiers, dix-huit mois, et le troisième tiers, trente mois à compter du même jour.

Art. 15 (*du type*).

Art. 16. — Lorsque l'étendue des hangars ne sera plus suffisante pour les besoins du commerce, la chambre de commerce sera tenue de l'augmenter par l'établissement et la mise en service de hangars nouveaux dans la mesure reconnue nécessaire à la bonne exploitation du port, par les ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, d'accord avec la chambre de commerce ou, à défaut de cet accord, par un décret rendu en Conseil d'État, après enquête, sur le rapport des ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie.

TITRE III.

ADMINISTRATION.

Art. 17. — L'autorisation ne confère au permissionnaire aucun droit d'intervention dans le placement des navires aux quais outillés par lui, dans le déplacement de ces navires, dans la police de grande voirie, dans celle de la circulation ou de l'usage des quais.

Articles 18, 19, 20, 21 et 22. Pour mémoire.

Art. 23, 24 (*du type*).

Art. 25. — Le permissionnaire est soumis aux règlements du port.

Il doit se conformer aux arrêtés que prend le préfet, le permissionnaire entendu, pour réglementer dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port et du bon emploi des ouvrages de l'État, le mode d'exploitation des hangars.

Art. 26 à 29 (*du type*).

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 30. — Pour indemniser le permissionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage de ces abris, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après.

Art. 31. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service des hangars sont les suivantes :

Par tonnes de mille kilogrammes et pour les marchandises ci-après désignés :

1° Céréales, grains, cafés, sucres et cotons, bois bruts, parquets et pâtes de bois :

Huit centimes par jour pour les trois premiers jours ;

Neuf centimes par jour pour les quatrième, cinquième et sixième jours ;

Dix centimes par jour pour le septième jour et les suivants.

2° Pour toutes les marchandises non dénommées ci-dessus, les taxes seront respectivement de dix, onze et douze centimes.

Articles 32, 33 et 34. Pour mémoire.

Art. 35. — La taxe est due pour toute marchandise déposée ou manutentionnée sous les hangars.

La durée du séjour pour lequel elle est due est évaluée en jours, sans déduction des jours non ouvrables. Les jours se comptent de minuit à minuit et toute journée commencée donne lieu à la perception du prix fixé pour la journée entière.

Toute fraction de tonne donne lieu à la perception de la taxe pour une tonne.

Art. 36 à 40 (*du type*).

TITRE V.

REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.

Art. 41, 42 (*du type*).
Art. 43 (*du type*). (3.000 fr.).
Art. 44 à 46 (*du type*).

TITRE VI.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION. — SUPPRESSION TOTATE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 47. — La durée de l'autorisation est fixée à cinquante ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 48 à 52 (*du type*).

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 53. — La chambre de commerce aura un bureau situé à proximité des quais ; elle fera, si elle en est requise, choix d'un agent qui logera dans le bâtiment affecté audit bureau et aura qualité pour recevoir, en son nom, toutes les notifications administratives.

Art. 54 et 55. — Pour mémoire.

Art. 56. — Le permissionnaire payera à l'État, pour l'occupation des terrains du domaine public sur lesquels seront établis les hangars, une redevance annuelle de 1 franc qui courra de la date du décret d'autorisation et qui sera versée chaque année et d'avance entre les mains du receveur des domaines à Dieppe.

Cette redevance pourra être révisée tous les cinq ans.

Frais d'impression et d'enregistrement.

Art. 57. — Les frais d'impression et d'enregistrement de toutes les pièces relatives à la présente autorisation restent à la charge du permissionnaire.

Vu pour être annexé au décret en date de ce jour.

Paris, le 28 novembre 1887.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : S. de Heredia.

(N° 261)

[12 décembre 1887]

Bac de Rochello, sur la rivière de Vilaine. — Approbation du tarif.

Décret du Président de la République française portant :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé, pour la perception des droits de péage au bac de Rochello, sur la rivière de Vilaine, dans la commune de Béganne, département du Morbihan.

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage : les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés audit tarif et qui, aux termes du cahier des charges, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits à percevoir au passage d'eau du Rochello, sur la rivière de Vilaine, dans la commune de Béganne, département du Morbihan.

Art. 1er. — Pour le passage d'une personne non chargée, ou chargée d'un poids de cinq myriagrammes et au-dessous. 0f,05

Le batelier ne pourra être contraint à passer avant le délai d'une demi-heure, que lorsque les passagers lui assureront une recette au moins égale à celle qui est due, d'après le tarif, pour cinq personnes à pied.

Pour denrées ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un cheval ou mulet, mais embarquées à bras d'hommes et d'un poids de cinq myriagrammes. 0f,05

Pour chaque myriagramme excédant. 0f,05

Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.

Art. 2. — Exemptions d'usage.

(N° 262)

[12 décembre 1887]

Bac de Vaulx-en-Vélin, sur le Rhône (Rhône). — Approbation du tarif.

Décret du Président de la République française portant :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la perception des droits de péage au bac de Vaulx-en-Vélin, sur le fleuve du Rhône, au territoire de la commune de ce nom, département du Rhône.

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage : les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés audit tarif et qui, aux termes du cahier des charges, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Art. 3. — Est rapporté le décret du 15 juillet 1854, qui a homologué l'ancien tarif des droits de péage du bac de Vaulx-en-Vélin.

Tarif des droits à percevoir au passage d'eau de Vaulx-en-Vélin, sur le fleuve du Rhône, département de ce nom.

Art. 1er. — Pour le passage d'une personne à pied, non chargée ou chargée d'un poids de moins de cinquante kilogrammes. 0f,10

La batelier ne pourra être contraint de passer une personne isolément, à moins qu'elle n'ait attendu une demi-heure.

Pour denrées ou marchandises embarquées à bras et par cinq myriagrammes 0f,05

Par chaque myriagramme excédant 0f,05

Nota. — Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.

Par veau ou porc. 0f,05

Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paires d'oies ou de dindons. 0f,04

Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons seront au-dessus de cinquante, on ne payera que la moitié des droits.

Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres iront au pâturage, on ne payera que la moitié des droits.

Les conducteurs des animaux désignés aux numéros 4, 5 et 6 du tarif payeront chacun 0f,05

Les droits portés au tarif seront doublés lorsque le service se fera de nuit.

Les droits de jour comme de nuit seront doublés lorsque les eaux s'élèveront à un mètre en contre-bas de la berge de rive gauche, en face la borne kilométrique n° 11 (cette berge se trouve à trente centimètres en contre-bas du repère de la borne).

S'il n'existe pas de passe-cheval, le batelier ne pourra être contraint de passer dans le bac les chevaux, mulets, bœufs ou autres animaux compris dans cette section.

Le passage sera interdit quand la rivière charriera des glaçons, dans les temps de débâcles, et lorsque les eaux marqueront deux mètres cinquante centimètres à l'échelle du pont Morand ou qu'elles atteindront la berge de l'île de Rillieux.

Les bacs et bateaux ne pourront jamais être chargés au delà du poids qui les ferait enfoncer jusqu'aux lignes de flottaison tracées en rouge sur leurs flancs.

Art. 2. — Exemptions d'usage.

(N° 265)

[12 décembre 1887]

Approbation des droits de péage au passage d'eau de Quinsac-Cadaujac, sur la Garonne (Gironde).

Décret du Président de la République française portant :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé, pour la perception des droits de péage, au passage d'eau de Quinsac-Cadaujac, sur la Garonne, au territoire de la commune de Quinsac, dans le département de la Gironde.

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage : les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés audit tarif et qui, aux termes de l'article 2 du cahier des charges, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits à percevoir au passage d'eau de Quinsac-Cadaujac, sur la Garonne, au territoire de la commune de Quinsac.

Art. 1er. — 1° Pour le passage d'une personne non chargée ou chargée d'un poids de cinq myriagrammes 0f,05

Le batelier ne pourra être contraint à passer sans délai que lorsque les passagers lui assureront une recette de trente centimes.

2° Pour denrées ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un cheval ou mulet, mais embarquées à bras d'homme et d'un poids de cinq myriagrammes 0f,05

3° Pour chaque myriagramme excédant 0f,01

4° Pour une barrique pleine 0f,20

5° Pour chaque barrique en sus 0f,15

6° Pour chaque barrique vide 0f,05

Nota. — Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur. Les denrées ou marchandises seront embarquées et débarquées au frais du fermier.

Dans le temps des hautes eaux, le payement des droits sera double.

Il en sera de même quand le service se fera de nuit.

Les eaux seront réputées hautes lorsqu'elles atteindront à la basse mer la cote de deux mètres au-dessus de l'étiage de 1854, laquelle sera indiquée sur un poteau dont l'établissement est prescrit par l'article 11 du cahier des charges.

Le passage sera interdit lorsque les eaux atteindront à la basse mer la cote de quatre mètre cinquante centimètres au-dessus de l'étiage de 1854, laquelle sera également indiquée sur le poteau précité.

Art. 2. — Exemptions d'usage.

(N° 264)

[19 décembre 1887]

Décret qui autorise la Compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône à établir et à exploiter des grues roulantes à vapeur sur le quai est de Saint-Louis-du-Rhône.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône est autorisée à établir et à exploiter des grues roulantes à vapeur sur le quai est du port de Saint-Louis-du-Rhône, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône est autorisée à établir et à exploiter dans le port de Saint-Louis-du-Rhône, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend des grues à vapeur mobiles pour le chargement ou le déchargement des navires.

Art. 2 (*du type*).

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — Les engins et installations que le permissionnaire est autorisé à établir sont les suivants :

1° Une grue à vapeur mobile de 1.250 kilogrammes ;

2° Une grue à vapeur mobile de 2.000 kilogrammes.

3° La voie ferrée nécessaire pour le déplacement des grues sur le quai est du bassin.

Art. 4. — Les dispositions et le tracé des voies ferrées destinées aux déplacement des appareils mobiles sont déterminées par le ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

Art. 5. — Le permissionnaire est tenu de soumettre au ministre des travaux publics les projets d'exécution ou de modification de tous les ouvrages ou engins à installer.

Ces projets doivent comprendre tous les plans et dessins et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les constructions à faire.

Le ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifications qu'il juge nécessaire pour assurer la liberté et la sécurité des quais ainsi que la conservation des ouvrages du port.

Art. 6 à 9 (*du type*).

Art. 10. — Le permissionnaire a à sa charge la construction et l'entretien des pavages dans l'intervalle compris entre les rails servant au déplacement

des grues mobiles et sur une bande de $0^m,20$ de largeur de chaque côté de la voie.

Avant la mise en service des grues mobiles, il sera dressé un procès-verbal contradictoire de reconnaissance des pavages exécutés et à entretenir par le permissionnaire.

Art. 11 à 13 (*du type*).

Art. 14. — Le permissionnaire devra avoir terminé, dans le délai ci-après, les travaux de premier établissement des appareils qui font l'objet de la présente autorisation :

Les deux grues et les rails qui les porteront, dans le délai de six mois à partir de la date du décret d'autorisation.

Art. 15 (*du type*).

Art. 16 à 20 (17 à 21 *du type*).

TITRE III.

EXPLOITATION.

Art. 21. — Si l'agent chargé de la surveillance trouve qu'il y a danger ou inconvénient à continuer le travail au moyen des engins du permissionnaire, ou si ces engins doivent être déplacés par ordre des ingénieurs ou des officiers de port, les locataires doivent immédiatement suspendre les opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre, sans avoir droit à aucune indemnité, même si l'interruption de travail est occasionnée par un défaut des engins mis à leur disposition.

Mais, dans ce dernier cas, ils ne payent que le temps pendant lequel ils ont pu faire usage de ces engins.

Art. 22 à 26 (V. 25 à 29 *du type*).

Art. 27 (V. 30 *du type*).

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 28. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service des appareils sont les suivantes :

	PRIX POUR UNE GRUE DE	
	1.250 kilogram.	2.000 kilogram.
	fr.	fr.
Pour une demi-journée de cinq heures.	20,00	22,50
Pour une demi-journée de quatre heures . . .	16,00	18,00
A l'heure (avec un minimum de deux heures).	4,50	5,00
Pour une heure de travail en dehors des heures réglementaires . . . . le jour . .	5,00	5,50
Pour une heure de travail en dehors des heures réglementaires . . . . la nuit . .	6,50	7,00

Sera considéré comme travail de nuit le travail exécuté de sept heures du soir à cinq heures du matin, du 1er avril au 30 septembre, et de six heures du soir à six heures du matin, du 1er octobre au 31 mars.

Les taxes seront doublées pendant les jours non ouvrables.

Art. 29 (V. 32 *du type*).

Art. 30. — Le permissionnaire a à sa charge la fourniture de l'engin et de ses accessoires, le graissage et les frais accessoires relatifs à son fonctionnement, la fourniture de la force motrice nécessaire pour les actionner et les frais de conduite, les frais de la première approche et du départ définitif de l'engin.

Tous les autres frais de manœuvre, les déplacements de l'engin effectués au cours des opérations, sur la demande du locataire ou sur l'ordre des officiers de port ou des ingénieurs, l'accrochage, le décrochage, l'approche et la manutention des colis, ainsi que la fourniture des chaînes et cordages pour saisir les colis, sont à la charge du locataire.

Art. 31 (V. 36 *du type*).

Art. 32 à 34 (V. 38 à 40 *du type*).

TITRE V.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION, SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 35. — La durée de l'autorisation est fixée à vingt ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 36 à 40 (V. 48 à 52 *du type*).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES

Art. 41, 42 (V. 53, 54 *du type*).

Art. 43. — Le permissionnaire payera à l'État, pour l'occupation des terrains du domaine public sur lesquels seront établis ses appareils et leurs dépendances, une redevance annuelle de 135 francs, qui sera versé d'avance au 1er janvier de chaque année entre les mains du receveur des domaines à Arles.

Cette redevance sera exigible à partir du jour où le décret d'autorisation aura été rendu.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans.

Art. 44. — Les frais d'impression et d'enregistrement de toutes les pièces relatives à la présente autorisation restent à la charge du permissionnaire.

Vu pour être annexé au décret en date de ce jour.

Paris, le 19 décembre 1887.

Le Ministre des travaux publics,

Signé : ÉMILE LOUBET.

(N° 265)

[4 janvier 1888]

Comité consultatif des chemins de fer. — Décret du Président de la République française portant que le secrétaire du comité consultatif des chemins de fer aura voix délibérative.

(N° 266)

[14 janvier 1888]

Décret concernant l'organisation de l'administration forestière. (V. *Bulletin des lois*, 2e sem., p. 682.)

(N° 267)

[14 janvier 1888]

Décret qui approuve la convention passée entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la concession des voies ferrées à établir sur les quais de la darse est du bassin Bellot, au Havre. (V. *Bulletin du Min. des Tr. P.*, p. 8.)

(N° 268)

[20 janvier 1888]

Règlement des alignements de la route nationale n° 77 bis. — Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° La ville de Corbigny (Nièvre) est substituée aux droits que l'État tient du décret du 31 août 1872, qui a réglé les alignements de la route nationale n° 77 *bis* de Nevers à Dijon, dans la traverse de ladite ville.

En conséquence, elle est autorisée à faire, au lieu et place de l'État, l'acquisition des immeubles qui forment saillie sur les alignements entre les repères 90 et 106 du plan, en se conformant aux dispositions des titre III et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Corbigny, dans ses délibérations des 12 mars et 25 juin 1887.

(N° 269)

[27 janvier 1888]

Décret qui autorise la substitution de concessionnaire du tramway de Villiers-le-Bel à la station de ce nom (chemin de fer du Nord).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . .

Art. 1er. — Les sieurs *Soumard*, *de Villeneuve* et *de Bengy*, vicomte *des Porches*, sont substitués au sieur *de Lavigerie*, dans tous les droits et obligations résultant pour celui-ci des décrets ci-dessus visés, ainsi que du cahier des charges y annexé, relatifs à la concession du tramway de Villiers-le-Bel à la station du même nom.

. . . .

(N° 270)

[27 janvier 1888]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement dans le département du Puy-de-Dôme, d'une ligne de tramways de Montferrand à Royat, avec embranchement vers la gare du chemin de fer à Clermont-Ferrand. (V. *Bulletin Min. T. P.*, p. 9.)

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . .

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

. . . .

Art. 1er. — Le département du Puy-de-Dôme, qui est en instance pour obtenir la concession d'un réseau de tramways à traction de locomotives entre Montferrand (commune de Clermont-Ferrand) et Royat, s'engage à rétrocéder à M. *Claret*, pour une durée égale à celle de cette concession, l'établissement et l'exploitation des lignes suivantes :

1° Une ligne principale de Montferrand (place de la Fontaine) aux Thermes de Royat, par Clermont-Ferrand et Chamalières, en suivant les routes nationales n°s 9 et 141 et le chemin d'intérêt commun n° 68;

2° Une ligne secondaire, s'écartant de la précédente entre la rue de Châteaudun et la place Delilie, pour desservir la gare du chemin de fer à Clermont-Ferrand.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret de concession à intervenir, approuvant le présent traité, est faite sans subvention ni garantie et aux conditions suivantes :

Art. 2. — M. *Claret* est assujetti envers le département à toutes les obligations qui seront imposées au département lui-même par le cahier des charges dressé en exécution de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881, et modifié dans ses articles 3, 11, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 et 34, pour être annexé au décret de concession, de même qu'il est subrogé aux avantages résultant pour le département de ce même cahier des charges.

Art. 3. — En outre, M. *Claret* payera annuellement aux communes de Clermont-Ferrand, Chamalières et Royat, à titre de droit de stationnement, une redevance calculée d'après le nombre de kilomètres de ligne de tramways établis sur le territoire de chacune d'elles.

Cette redevance est fixée ainsi qu'il suit, par kilomètre :

De la première à la cinquième année.	100f par an.
De la sixième à la dixième année	150f par an.
De la onzième à la vingtième année.	200f par an.
De la vingt et unième à la trentième année.	250f par an.
De la trente et unième année à l'expiration de la concession.	300f par an.

Art. 4. — Pour garantir l'exécution de son engagement, M. *Claret* versera à la caisse départementale un cautionnement de 50.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872.

Les quatre cinquièmes du cautionnement lui seront restitués par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 5. — M. *Claret* devra faire élection de domicile à Clermont-Ferrand.

Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à la préfecture du Puy-de-Dôme.

Art. 6. — M. *Claret* ne pourra rétrocéder à des tiers l'établissement et l'exploitation des lignes de tramways faisant l'objet du présent traité sans l'autorisation du conseil général du département du Puy-de-Dôme. Cette rétrocession devra, dans tous les cas, être approuvée par décret rendu en Conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Fait double à Clermont-Ferrand, le 19 septembre 1887.

Accepté :
Le Rétrocessionnaire,
Signé : CLARET.

Accepté :
Pour le département :
Le Préfet, autorisé,
Signé : REBOUL.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I[er].

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1[er]. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des bagages.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Une ligne principale, de Montferrand (place de la Fontaine) à Royat, par la route nationale n° 9 (avenue de la République, rue des Jacobins, place Delille, rues Montlosier, André-Moinier, place du Poids-de-Ville, rue Saint-Louis et de l'Eau, place de Jaude), la route nationale n° 141 (rue Blatin) et le chemin d'intérêt commun n° 68 (avenue de Royat).

Cette ligne aboutira à l'entrée du parc de Royat, qui devra rester entièrement libre sur une longueur de 6 mètres au moins ;

2° Une ligne secondaire, s'écartant de la ligne principale pour desservir la gare de Clermont-Ferrand et passant par la rue de Châteaudun, les avenues du Château-Rouge et de la Croix-Morel et la place Delille.

L'établissement du tramway dans la rue des Jacobins ne sera autorisé qu'après que la largeur de ladite rue aura été portée à 12 mètres au moins ; jusque-là, la section de la ligne principale comprise entre la rue de Châteaudun et la place Delille sera provisoirement remplacée par la ligne secondaire passant par la gare de Clermont.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de deux mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de quatre mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la section de la place de Jaude à Royat soit livrée à l'exploitation cinq mois après la date du décret, et celle de Montferrand à la place de Jaude, par la gare, sept mois après cette même date.

Les travaux de la section de la rue de Châteaudun à la place Delille, par la rue des Jacobins, seront commencés dans la quinzaine de l'autorisation spéciale prévue à l'article 2 ci-dessus et terminés dans un délai de trois mois à dater de ladite autorisation.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2 mètres ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4 mètres.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1[m],40.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 25 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 0m,050.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 6 (*du type*).

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composé de pierres cassées ou de gravier de 2 mètres de largeur et d'au moins 0m,35 d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins 6 mètres mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité, du côté de la route, au moyen d'une bordure d'au moins 0m,12 de saillie, d'une solidité suffisante dans les parties de routes et de chemins dont la déclivité dépassera 0m,03 par mètre, cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura pas moins de 0m,30 de largeur. Un intervalle libre de 0m,30 au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure de la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre de 1m,10 subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route.

Les rails, qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8, 9 (*du type*).

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier, à gorge de forme d'un U renversé (système Demerbe) et du poids de 30 kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur une couche de 0m,20 d'épaisseur de sable ou de ballast, en portant sur un cordon continu de béton hydraulique en gravier fortement bourré entre les deux lames du rail. Des éclisses intérieures en fer de 0m,60 de longueur, épousant la forme du rail, assureront leur continuité. L'écartement de la voie sera maintenu au moyen d'entretoises en fer mi-plat, espacées de 2 mètres en 2 mètres.

Art. 11. — Les voitures ne s'arrêteront qu'aux gares, stations et haltes, pour prendre ou laisser des voyageurs et leurs bagages.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors

de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

Ligne principale : 1° place de la Fontaine, à Montferrand; 2° devant l'abattoir, avenue de la République; 3° place Delille; 4° place du Poids-de-Ville (halte); 5° place de Jaude; 6° limite des communes de Clermont-Ferrand et de Chamalières; 7° carrefour de Chamalières; 8° Thermes de Royat.

Ligne secondaire : 1° gare du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée; 2° place Delille.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de $0^{m},50$ qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Une subvention de 150 francs par kilomètre de voie est allouée au concessionnaire sur les fonds d'entretien des routes, rues et chemins, en raison de l'usure qui résultera de la circulation des voitures ordinaires sur la largeur de chaussée qui est affectée au service de la voie ferrée. Ce chiffre pourra être revisé tous les cinq ans.

La subvention sera payée par la ville de Clermond-Ferrand pour toutes les voies, autres que les routes nationales, empruntées tant sur son territoire que sur celui des communes de Chamalières et de Royat.

Art. 13 (*du type*).

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à trente-cinq. En hiver, sur la section de Chamalières à Royat, ce nombre pourra être abaissé à vingt. Si la nécessité d'un nombre de trains plus considérable se faisait sentir, le concessionnaire sera tenu de se mettre d'accord avec l'administration pour leur établissement et modifier, en conséquence, le tableau de marche des trains.

Art. 15. — Les trains se composeront de quatre voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 35 mètres. Les voitures pourront comprendre des compartiments affectés aux bagages.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure. Toutes les machines et voitures qui seront mises en circulation sur le réseau porteront, à leur partie inférieure, une ceinture métallique capable de rejeter tous les obstacles en dehors de la voie.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession du réseau mentionné à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation et elle prendra fin cinquante ans après cette date.

Art. 17 à 22 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DÉSIGNATION DES STATIONS		PRIX DU BILLET simple	
de départ	d'arrivée	1re classe	2e classe
		fr.	fr.
Montferrand (place de la Fontaine)	Gare Paris-Lyon-Méditerranée ou place Delille	0,15	0,10
	Place de Jaude	0,30	0,20
	Royat	0,50	0,35
Gare Paris-Lyon-Méditerranée	Place de Jaude	0,20	0,15
	Royat	0,40	0,30
Place de Jaude	Chamalières	0,15	0,10
	Royat	0,25	0,20
Chamalières	*Idem*	0,15	0,10

Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.

Les paquets et bagages peu volumineux, susceptibles d'être portés sur les genoux sans incommoder les voisins, ne donneront lieu à aucun supplément du prix de la place.

Les autres paquets et bagages seront taxés à raison de 0f,25 par colis, quelle que soit la distance à parcourir, lorsque leur poids excédera 10 kilogrammes.

Le poids de chaque colis ne devra pas excéder 50 kilogrammes. Ces bagages devront toujours être accompagnés.

Pour les militaires en uniforme, transportés en deuxième classe, le prix des places sera :

Entre Montferrand et la place de Jaude. 0f,10
Entre la place de Jaude et Royat. 0f,10

Après neuf heures du soir, les tarifs seront doublés entre la place de Jaude et Royat.

Dans chaque classe, le prix des places de plate-forme sera le même que celui des places d'intérieur.

Il est stipulé que le droit de péage entre pour les deux tiers et le prix de transport pour un tiers dans les taxes ci-dessus fixées.

Art. 24. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 10 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 5 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Abaissement des tarifs.

Art. 25 (art. 28 du cahier des charges type). — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif des taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et bagages.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Délais d'expédition.

Art. 26 (art. 29 du cahier des charges type). — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs et des bagages.

Traités particuliers.

Art. 27 (art. 33 du cahier des charges type). — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 39 du règlement d'administration pu-

blique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Fonctionnaires ou agents du contrôle.

Art. 28 (art. 35 du cahier des charges type). — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

Service des postes.

Art. 29 (art. 36 du cahier des charges type). — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'État se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entrepreneur soit subventionné ou non par le trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Frais de contrôle.

Art. 30 (art. 37 du cahier des charges type). — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année, à compter de la date du décret de concession, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu, à la caisse du trésorier-payeur général du département du Puy-de-Dôme, le premier jour du mois qui suivra la promulgation dudit décret.

Art. 31 (art. 38 du cahier des charges type). — Avant la signature de l'acte

de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 50.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 32 (art. 39 du cahier des charges type). — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Clermont-Ferrand.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Puy-de-Dôme.

Art. 33 (art. 40 du cahier des charges type). — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Puy-de-Dôme, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 34 (art. 41 du cahier des charges type). — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Accepté :
Le Rétrocessionnaire,
Signé : Claret.

Accepté :
Pour le département :
Le Préfet, autorisé,
Signé : Reboul.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

ERRATUM

à la circulaire n° 19 du 16 octobre 1888, relative au recensement de la circulation sur les routes nationales, en 1888.

En tête des instructions du tableau des tonnages (modèle n° 6), *au lieu de :*

« Les colonnes 3, 10, 17, 25 sont la reproduction des colonnes 3, 5, 7, 13 du tableau modèle n° 4,

Lire :

Les colonnes 3, 10, 17, 25 sont la reproduction des colonnes 6, 11, 16 et 31 du tableau modèle n° 5. »

(N° 271)

[26 novembre 1888]

Surveillance des ponts suspendus.

Monsieur le préfet, la question s'est posée de savoir à quel service, des ponts et chaussées ou de la vicinalité, doit incomber aujourd'hui la visite des ponts suspendus, libres ou à péage, établis au passage de routes départementales ou de chemins placés sous la surveillance des agents de la vicinalité.

Antérieurement à la loi du 10 août 1871, une circulaire de M. le Ministre de l'intérieur, du 1er février 1847, confirmée par une circulaire du 24 mai 1850 (*), émanant du département des travaux publics, posait en principe que la visite des ponts suspendus établis au passage des routes départementales ou des chemins vicinaux devait être faite par le service qui avait surveillé l'exécution des travaux de construction des ouvrages.

(*) V. *Annales* 1850, p. 405.

La loi du 10 août 1871 (art. 46), en donnant aux conseils généraux le droit de désigner les services chargés de la construction et de l'entretien des routes départementales et des chemins vicinaux, a implicitement abrogé toutes les prescriptions des circulaires et règlements antérieurs. Aucune limitation ni réserve n'étant apportée aux pouvoirs conférés en cette matière aux conseils généraux, le service de la construction et de l'entretien des routes départementales et des chemins vicinaux doit évidemment, dans l'esprit de la loi, comprendre la surveillance complète de tous les ouvrages dépendant de ces routes et chemins, y compris les ponts suspendus, sans qu'il y ait lieu, en ce qui concerne ces derniers, de faire de distinction, suivant les services qui ont été chargés antérieurement soit de leur construction, soit de leur surveillance. Il est, d'ailleurs, équitable que les droits conférés aux assemblées départementales aient pour corollaire les responsabilités qui en découlent.

Dans ces conditions, et après m'être concerté avec mon collègue, M. le Ministre de l'intérieur, je reconnais, monsieur le préfet, que la surveillance des ponts suspendus établis au passage des routes départementales et des chemins vicinaux doit désormais appartenir au service chargé de la construction et de l'entretien de ces voies de communication. MM. les ingénieurs auront donc à vous remettre, s'il y a lieu, pour être transmis au service compétent, tous les dossiers et documents relatifs aux ponts qui cessent d'être soumis à leur surveillance.

Il demeure toutefois entendu que, pour les ponts départementaux ou vicinaux établis au-dessus de rivières navigables ou flottables ou de canaux de navigation, les ingénieurs des ponts et chaussées conserveront, comme pour tous les autres ponts établis sur ces cours d'eau, et au même titre, le droit de provoquer, le cas échéant, les mesures qu'ils jugeraient nécessaires pour sauvegarder les intérêts de la navigation.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. MONTAUD.

(N° 272)

[4 décembre 1888]

Insertion dans le Journal officiel *des avis d'adjudication.*

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous faire connaître qu'à partir du 1er janvier 1889 les avis relatifs aux adjudications du Ministère des travaux publics ne seront plus insérés, à Paris, que dans un seul journal, et que j'ai désigné, à cet effet, le *Journal officiel* de la République française, organe du gouvernement.

Vous voudrez bien, conformément aux dispositions contenues dans la circulaire ministérielle du 7 novembre 1882 (*), continuer à faire parvenir à mon administration, exclusivement chargée d'assurer à Paris la publicité nécessaire, cinq exemplaires des affiches relatives aux adjudications, quel que soit d'ailleurs le chiffre de l'évaluation des travaux auxquels elles se rapportent.

Il est bien entendu que, pour aucun motif, vous ne devrez communiquer ou laisser communiquer à aucun journal de Paris de renseignements concernant ces adjudications.

Je vous prie, monsieur le préfet, de veiller à la stricte exécution des prescriptions contenues dans la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à MM. les ingénieurs.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. MONTAUD.

(N° 273)

[10 décembre 1888]

Constitution de tableaux d'avancements pour le personnel des conducteurs des ponts et chaussées.

Monsieur le Préfet, les promotions dans le personnel des conducteurs des ponts et chaussées ont été effectuées jusqu'ici d'après les présentations faites pour chaque inspection générale.

(*) V. *Annales* 1882, p. 1483.

Mon attention s'est portée sur cette manière de procéder. Les conducteurs étant inégalement répartis entre les diverses inspections, et comme nombre et comme ancienneté de grade, il peut arriver que certaines inspections soient plus favorisées que d'autres, il peut arriver aussi que, dans certains départements, le choix tienne plus de place que l'ancienneté et que, réciproquement, l'ancienneté joue dans d'autres un plus grand rôle.

Pour obvier à ces inconvénients, il m'a paru nécessaire de modifier le mode de présentation pour l'avancement et j'ai chargé une Commission, présidée par M. le vice-président du conseil général des ponts et chaussées et composée de tous les inspecteurs généraux qui sont appelés à établir les propositions d'avancement, d'examiner s'il ne serait pas possible d'accorder l'avancement partie à l'ancienneté et partie au choix, en confiant à un Comité le soin de dresser un tableau unique de présentations au choix.

J'ai l'honneur de vous adresser une ampliation de l'arrêté que j'ai pris à la date de ce jour, d'après l'avis de la Commission. Cet arrêté consacre le principe de l'avancement à l'ancienneté et au choix dans des proportions déterminées pour chaque classe.

Pour en assurer l'exécution dès la prochaine promotion, j'adresse à MM. les Ingénieurs en chef deux nouveaux modèles de formules de propositions d'avancement, l'une pour le choix, l'autre pour l'ancienneté.

Ces formules sont substituées à la formule unique (*résumé des propositions d'avancement*) précédemment employée et qui est annulée en ce qui concerne les conducteurs.

La formule (*propositions à l'ancienneté*) comprendra, rangés par ancienneté de grade, tous les conducteurs de chaque service en activité ou en service détaché ayant droit à l'avancement dans les conditions déterminées par l'article 36 du décret du 13 octobre 1851 (*) et dont les services sont satisfaisants. Un astérisque sera placé devant les noms des conducteurs qui figureront également sur la liste des propositions au choix.

La liste de (*propositions au choix*) contiendra, rangés par ordre de priorité, les conducteurs jugés dignes, à raison de services particulièrement méritants, de gagner des rangs sur la liste d'ancienneté.

Les conducteurs en congé renouvelable ne pourront figurer que sur la liste de (*propositions au choix*). Cette disposition a paru

(*) V. *Annales* 1851, p. 248.

devoir être adoptée pour assurer l'exécution des prescriptions du décret du 30 octobre 1879, aux termes duquel ils ne peuvent obtenir de l'avancement que s'ils comptent au moins le double de temps de service exigé des conducteurs en activité pour le passage d'une classe à une autre.

Les deux formules dont il est question ci-dessus seront remplies conformément aux nouvelles instructions et préparées chacune en un seul exemplaire. Elles seront adressées, à bref délai, par MM. les Ingénieurs en chef à l'Inspecteur général de leur division, en remplacement des propositions déjà faites en 1888 et qui deviennent caduques. Elles seront d'ailleurs remises chaque année à l'Inspecteur général lors de sa tournée.

Je prie MM. les chefs de service de développer, dans les notes signalétiques des conducteurs, les motifs des propositions au choix et de rappeler, s'il y a lieu, les services antérieurs, afin de faciliter la tâche du Comité d'avancement. Toutefois, les notes de 1888 n'étant plus déjà entre leurs mains, il m'a paru inutile de les faire établir à nouveau. MM. les Ingénieurs en chef devront donc inscrire sur l'état résumé qu'ils adresseront aux Inspecteurs généraux toutes les explications nécessaires pour motiver leurs propositions au choix.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. MONTAUD.

ARRÊTÉ.

Le Ministre des travaux publics,

Vu l'avis de la commission spéciale instituée pour étudier la question du mode de présentation pour l'avancement des conducteurs des ponts et chaussées;

Sur le rapport du conseiller d'État, directeur du personnel du secrétariat de la comptabilité,

Arrête :

Art. 1er. — L'avancement dans le personnel des conducteurs des ponts et chaussées a lieu partie à l'ancienneté et partie au choix, dans les conditions déterminées ci-après :

Art. 2. — La proportion de l'ancienneté et du choix est fixée ainsi qu'il suit pour chaque classe :

Pour l'avancement à la 3e classe : 4/5 à l'ancienneté : 1/5 au choix.
Pour l'avancement à la 2e classe : 3/5 à l'ancienneté : 2/5 au choix.
Pour l'avancement à la 1re classe : 2/5 à l'ancienneté : 3/5 au choix.
Pour l'avancement au grade de principal : 1/5 à l'ancienneté : 4/5 au choix.

Art. 3. — Les inspecteurs généraux chargés d'un arrondissement d'inspection font les propositions d'avancement pour les conducteurs à la suite de leur tournée annuelle d'inspection.

Ils présentent deux listes de propositions, l'une pour l'ancienneté, l'autre pour le choix.

La liste par ancienneté comprend, classés par ancienneté de grade, les conducteurs de l'inspection en situation d'obtenir de l'avancement et dont les services sont satisfaisants. Une annotation placée en regard du nom de chaque conducteur indique s'il est également proposé au choix.

Sur la liste au choix figurent, par ordre de priorité, les conducteurs qui sont jugés dignes, à raison de services particulièrement méritants, de gagner des rangs sur la liste d'ancienneté.

Art. 4. — Les propositions en faveur des conducteurs détachés à l'administration centrale, au secrétariat des conseils généraux des ponts et chaussées et des mines, aux écoles des ponts et chaussées et des mines, au service central des phares, ou à d'autres services ne relevant pas d'un arrondissement d'inspection, sont présentées par les directeurs ou chefs de service.

Les propositions concernant les conducteurs détachés au service d'un autre département ministériel sont présentées par le Ministre duquel relèvent ces agents.

La commission chargée de formuler les propositions en faveur des ingénieurs résidant à l'étranger présentera les propositions pour les conducteurs employés en dehors de la métropole ou des colonies françaises.

Ces diverses présentations seront faites à l'ancienneté et au choix conformément aux dispositions de l'article 3.

Art. 5. — Les conducteurs en congé renouvelable ne peuvent être présentés qu'au choix, dans les conditions déterminées par l'article 2 du décret du 30 octobre 1879, c'est-à-dire lorsqu'ils compteront au moins le double du temps de service exigé des conducteurs en activité pour le passage d'une classe à une autre.

Art. 6. — Le tableau général d'avancement à l'ancienneté comprend tous les conducteurs qui figurent sur les listes de propositions.

Ils sont classés d'après le rang qu'ils occupent sur le tableau d'ancienneté inséré dans l'*Annuaire* du Ministère des travaux publics.

Art. 7. — Le tableau général d'avancement au choix est dressé par la commission déjà chargée de dresser le tableau d'avancement des ingénieurs des ponts et chaussées.

Le chef de la 1re division du personnel, du secrétariat et de la comptabilité et le chef du 2e bureau de cette division sont adjoints au comité avec voix consultative.

Art. 8. — La commission entend les explications des inspecteurs généraux qui font des propositions d'avancement.

Elle se constitue ensuite en comité secret pour arrêter le tableau d'avancement.

Art. 9. — Le nombre des candidats à porter sur le tableau d'avancement au choix pour chaque classe est fixé par le Ministre avant la réunion de la commission.

Art. 10. — N'est pas soumis aux prescriptions du présent arrêté l'avancement des conducteurs détachés au service de l'administration des colonies.

Le Ministre pourra accorder directement à ces agents l'avancement pour lequel ils seront proposés par cette administration sans qu'ils aient figuré sur le tableau d'avancement au choix ou à l'ancienneté.

Art. 11. — Les tableaux d'avancement, tant à l'ancienneté qu'au choix, sont dressés pour une année seulement. Ils sont annulés de plein droit au moment où le comité dresse le tableau d'avancement au choix.

Les conducteurs inscrits au tableau d'une année n'ont aucun droit acquis pour figurer aux tableaux suivants.

Les avancements sont accordés dans l'ordre d'inscription au tableau.

Paris, le 10 décembre 1888.

D. MONTAUD.

Pour le Conseiller d'État, Directeur du Personnel, du Secrétariat et de la comptabilité :

Le Chef de division,

E. NOBÉCOURT.

(N° 274)

[11 décembre 1888]

Allocations accessoires. — Conducteurs et commis des ponts et chaussées. — Observations relatives à l'application de la circulaire du 10 *mars* 1884.

Monsieur l'Ingénieur en chef, l'article D de la circulaire du

10 mars 1884 (*) stipule qu'il ne sera plus payé aux agents du service actif d'allocations spéciales pour travail supplémentaire. Il admet toutefois une exception en faveur des agents employés sur les chantiers, lorsqu'ils sont chargés de la surveillance des travaux de nuit. MM. les ingénieurs doivent, dans ce cas, mentionner à l'appui de leur proposition de règlement d'indemnité le motif particulier de la mesure qu'ils auront prescrite.

Cette dernière disposition paraît avoir été perdue de vue dans un certain nombre de service. La Cour des comptes a signalé cette omission, qui rend très difficile l'exercice de son droit de contrôle, et elle a exprimé le désir que tous les chefs de service fussent invités à se conformer strictement aux prescriptions de l'article susvisé et à mentionner avec soin, sur les états justificatifs, les circonstances qui sont de nature à motiver des allocations pour travail supplémentaire, c'est-à-dire le concours apporté par les agents à la surveillance des travaux de nuit.

Je m'associe entièrement, monsieur l'Ingénieur en chef, aux observations formulées par M. le premier président de la Cour des comptes, et je ne puis que vous inviter à en prendre note pour l'avenir. J'ajouterai qu'en vue de faciliter le travail de la Cour et aussi pour simplifier le mode de vérification employé par l'adminstration centrale des travaux publics, il serait bon que chaque chef de service prit soin de distinguer, sur les pièces comptables, les agents des bureaux de ceux du service actif par une mention spéciale. Cette mention, qui figurerait en regard du nom de chaque agent, et qui ne serait d'ailleurs employée que sur les états donnant lieu à rémunération pour travail supplémentaire, pourrait être libellée ainsi, suivant les cas : *agent de bureau* ou *service actif*, — *surveillance de nuit*, sans préjudice toutefois des autres indications prescrites par la circulaire du 10 mars.

Je vous prie, monsieur l'Ingénieur en chef, de veiller à ce que ces dispositions soient rigoureusement appliquées dans le service qui vous est confié.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

D. MONTAUD.

(*) V. *Annales* 1884, p. 227.

PERSONNEL

(N° 275)

Octobre 1888

I. — INGÉNIEURS

1° PROMOTIONS.

Décret du 2 octobre. — M. **Wallet** (Émile), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Ingénieur en Chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 25 octobre 1888.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 19 octobre. — M. **Gérardin**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 2e classe, attaché au service central des phares et au comité de l'exploitation technique des chemins de fer, est mis à la disposition de l'Administration des chemins de fer de l'État pour remplir les fonctions d'Ingénieur-adjoint au chef de l'exploitation, en remplacement de M. **Sampité**, mis en congé renouvelable.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

M. **Gérardin** continuera de remplir les fonctions de secrétaire-adjoint du comité de l'exploitation technique des chemins de fer.

Arrêté du 24 octobre. — M. **Schœndœrffer**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Besançon, au service du canal du Rhône au Rhin et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est mis à la disposition du gouvernement ottoman pour diriger les travaux destinés à protéger la province de Bagdad contre les inondations du Tigre et de l'Euphrate.

M. **Schœndœrffer** sera considéré comme étant en service détaché.

Arrêté du 25 octobre. — M. **Lion** (Louis), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence d'Évreux, au service ordinaire du département de l'Eure et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Cordier**, est mis à la disposition du Ministère de la Marine et des Colonies pour une durée de trois années, pour remplir les fonctions de Directeur des travaux publics au Tonkin.

M. **Lion** est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 1er octobre. — M. **Chardard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 2e classe, est maintenu dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années et autorisé à rester au service de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Arrêté du 16 octobre. — M. **Sampité**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 1re classe, actuellement détaché au service de l'Administration des chemins de fer de l'État en qualité de Sous-Chef de l'exploitation, est placé dans la situation de congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Compagnie de Fives-Lille, en qualité de Représentant général de la Société dans l'Amérique du Sud et de Directeur de la compagnie française des chemins de fer argentins.

4° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Guilloux**, Ingénieur ordinaire de 1re classe. .	1er oct. 1888

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Daniel**, Inspecteur Général honoraire. . . .	26 sept. 1888

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 28 septembre. — M. **Roucayrol**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, est chargé du service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône et du service du chemin de fer de Marseille à Lestaque (Contrôle des travaux), en remplacement de M. **Gay**, appelé à un autre service.

Arrêté du 29 septembre. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de Verneuil à Marles, précédemment confié à M. **Cadot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, et supprimé par arrêté du 21 août 1888, est reconstitué.

Ce service est placé dans les attributions de M. **Demouy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, déjà chargé du contrôle des travaux du chemin de fer de Brie-Comte-Robert à Verneuil.

Arrêté du 6 octobre. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Lourches à Prouvy-Thiaut (Réseau du Nord) est organisé de la manière suivante :

I. — *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

8ᵉ arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées (M. **Veilhan**, à Valenciennes).

II. — *Contrôle de l'exploitation technique.*

5ᵉ arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines (M. **Janet**, à Valenciennes).

III. — *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

2ᵉ circonscription d'Inspecteur particulier (M. **Thévenin**, à Lille).

IV. — *Surveillance administrative.*

Commissariat de surveillance administrative de Valenciennes.

Idem. — Le Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Draguignan à Meyrargues (Compagnie des chemins de fer du Sud de la France) comprise entre Salernes et Barjols, est rattaché au service du Contrôle du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée et organisé de la manière suivante :

I. — *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

MM. **Pérouse**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Pavillier, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Marseille.

II. — *Contrôle de l'exploitation technique.*

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en Chef des Mines, à Paris.
Oppermann, Ingénieur ordinaire des Mines, à Marseille.

III. — *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **d'Ivernois** et **David**, Inspecteurs principaux, à Paris.
Baudouin, Inspecteur particulier, à Avignon.

IV. — *Surveillance administrative.*

Commissariat des Arcs.

Arrêté du 6 octobre. — M. **Pérouse**, Ingénieur en Chef de 2e classe chargé, à la résidence de Paris, du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et attaché au Cabinet du Directeur des chemins de fer, est relevé, sur sa demande, des fonctions d'attaché au Directeur des chemins de fer.

M. **Pérouse** conserve ses autres attributions.

Idem. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Laon à Sains-Richaumont (réseau du Nord) est organisé de la manière suivante :

I. — *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

Au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées (M. **Caillez**, à Saint-Quentin).

II. — *Contrôle de l'exploitation technique.*

Au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines (M. **Lodin**, à Paris).

III. — *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

1re circonscription d'Inspecteur particulier (M. **Harel**, à Paris).

IV. — *Surveillance administrative.*

Commissariat de surveillance administrative de Laon.

Idem. — L'arrondissement du centre du service ordinaire du département de l'Isère, vacant par suite de la mise en congé de M. **Jouffray**, Ingénieur ordinaire à Grenoble, est supprimé.

Les routes nationales (166 kilomètres), les travaux d'endiguement et les ponts suspendus compris dans l'arrondissement du centre sont rattachés à l'arrondissement du Sud (M. **Arnaud**, Ingénieur ordinaire à Grenoble).

Les Ingénieurs des quatre arrondissements entre lesquels est réparti le service ordinaire de l'Isère sont chargés du service hydraulique et de la surveillance de la pêche dans leurs arrondissements respectifs.

Idem. — M. **Blondel**, Ingénieur ordinaire de 3e classe en mission à l'étranger, est attaché temporairement au Secrétariat du Conseil Général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Vieille**, précédemment appelé à un autre service.

Arrêté du 10 octobre. — Le contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Saint-Malo-Saint-Servan, — (lignes aboutissant à la gare de Saint-Malo-Saint-Servan jusqu'à la limite

de cette gare) — est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. **Rousseau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Rennes, du service maritime du département d'Ille-et-Vilaine.

Contrôle commercial.

MM. **Marie**, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris,
Delisle, Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

MM. **Bret**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Saint-Malo.
Maigné, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Saint-Malo.

Police.

1° Les Officier et Maître de port de Saint-Malo-Saint-Servan :
Voies et embranchements compris dans la limite du port.

2° Le commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Saint-Malo :

Embranchements compris entre la limite de la gare et les limites du port.

Le Commissaire de surveillance administrative sera placé pour cette partie de ses attributions, sous les ordres de l'Ingénieur ordinaire du service maritime.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Saint-Malo.

L'arrêté du 11 juillet 1888 relatif à l'organisation du contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Saint-Malo-Saint-Servan est rapporté.

Arrêté du 10 octobre. — M. **Voisin-Bey**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre de la Commission des Phares, en remplacement de M. **Allard**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Leblanc**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées de 1re classe, membre de la commission de l'annonce

des crues, est nommé Président de la même commission en remplacement de **M. Allard**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Leblanc remplacera également **M. Allard** dans la direction du service central hydrométrique du bassin de la Seine.

Arrêté du 12 octobre. — **M. Aubé**, Ingénieur en Chef de 2e classe chargé, à la résidence de Bayonne, du service maritime des départements des Basses-Pyrénées et des Landes et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire et du service maritime du département des Alpes-Maritimes, en remplacement de **M. Roucayrol**, appelé à un autre service.

Idem. — **M. de Mazas**, Ingénieur en Chef de 1re classe, détaché au service du Protectorat de l'Annam et du Tonkin, et remis à la disposition du Ministère des travaux publics par le Département de la Marine et des Colonies, est chargé, à la résidence de Bayonne, des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Aubé**.

1° Service maritime des départements des Landes et des Basses-Pyrénées;

2° Service des chemins de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port avec embranchement d'Ossès à Saint-Étienne-de-Baïgorry,

Puyôo à Saint-Palais,

Saint-Martin-Autevielle à Mauléon.

Arrêté du 15 octobre. — Le contrôle de l'exploitation des voies ferrées du port d'Arles-Trinquetaille (gare maritime, voies des quais et embranchements sur la ligne d'Arles à Lunel, jusqu'à l'axe du pont sous rails le plus voisin du Rhône) est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général directeur du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. Girardon, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé à la résidence de Lyon, du service spécial de la navigation du Rhône.

Contrôle commercial.

MM. **d'Ivernois**, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.

David, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.

Marcel, Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Marseille.

Contrôle technique.

M. **Armand**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, attaché, à la résidence d'Avignon, au service spécial de la navigation du Rhône.

MM. **Masset**, Conducteur principal des Ponts et Chaussées, à Lyon.

Schweighaeuser, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Avignon.

Kowalski, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Arles.

Surveillance commerciale.

Le commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Arles.

Police.

1° Voies et quais dans l'étendue du port maritime :

Le lieutenant et le maître de port d'Arles.

2° Voies établies en dehors de la limite du port :

Le commissaire de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Arles.

Le commissaire de surveillance administrative sera placé, pour cette partie de ses attributions, sous les ordres de l'Ingénieur ordinaire du service de la navigation du Rhône.

Décret du 17 *octobre*. — M. **Lax**, Ingénieur en Chef de 1re classe, ancien Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics, est nommé Membre du Conseil d'Administration des chemins de fer de l'État.

Arrêté du 19 *octobre*. — M. **Ribière**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Bordeaux, au service maritime du département de la Gironde et aux services du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et du Midi, passe à la résidence de Paris, au service central des Phares, en remplacement de M. **Gérardin**, détaché aux chemins de fer de l'État.

Idem. — M. **Crahay de Franchimont**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Rochefort, au service maritime du département de la Charente-Inférieure et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, passe à la résidence de Bordeaux, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Ribière**, savoir :

1° Service maritime du département de la Gironde — 3ᵉ arrondissement;

2° Contrôle de l'exploitation (travaux neufs et entretien) des chemins de fer d'Orléans — arrondissement de Bordeaux;

3° Contrôle de l'exploitation (travaux neufs et entretien) des chemins de fer du Midi.

M. **Crahay de Franchimont** reste d'ailleurs chargé de la liquidation des travaux du 3ᵉ bassin à flot de Rochefort.

Arrêté du 24 octobre. — M. **Dupont** (Paul), Ingénieur ordinaire de 3ᵉ classe, détaché au service du Protectorat de l'Annam et du Tonkin et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics par le Département de la Marine et des Colonies, est attaché, à la résidence de Rochefort, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Crahay de Franchimont**, savoir :

1° Service maritime du département de la Charente-inférieure (arrondissement de Rochefort — moins l'achèvement et la liquidation des travaux du 3ᵉ bassin à flot de Rochefort) ;

2° Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État (travaux neufs et entretien — 5ᵉ arrondissement).

II. — CONDUCTEURS

1° AVANCEMENTS.

1ᵉʳ *octobre.* — Les Conducteurs ci-après désignés, détachés au service des Travaux publics de la Cochinchine, sont élevés, savoir :

A la 2ᵉ classe de leur grade :

MM. **Fuzier-Perrin**, **Védi** (Auguste), } Conducteurs de 3ᵉ classe.

A la 3ᵉ classe de leur grade :

MM. **Gaultier** (François), **Jean** (Amand), } Conducteurs de 4ᵉ classe.

10 *octobre.* — M. **Amalric** (Denis), Conducteur de 2ᵉ classe attaché, à la résidence de Lyon, au service de la navigation du Rhône, est élevé à la 1ʳᵉ classe de son grade.

18 *octobre.* — M. **Martin** (Jules), Conducteur de 1ʳᵉ classe, dé-

taché au service vicinal du département de Seine-et-Oise, est nommé Conducteur principal.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

1er *octobre.* — M. **Maurou** (Antoine), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, est autorisé à accepter le poste d'Architecte de la ville de Montauban.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉS.

29 *septembre.* — M. **Martinou** (Charles), Conducteur de 3e classe, en congé d'un an sans traitement pour affaires personnelles, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période d'une année.

6 *octobre.* — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour raisons de santé, à M. **Gros** (Gabriel), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Oust.

12 *octobre.* — M. **Boudinot** (Charles), Conducteur de 3e classe, en congé d'un an sans traitement pour raisons de santé, est maintenu dans la même situation pendant une nouvelle période d'une année.

16 *octobre.* — M. **Pesnelle** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Calvados, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Vire à Saint-Lô et à Caen, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

1er *octobre.* — M. **Naulot** (Émile), conducteur de 4e classe, attaché au service de la Direction des Chemins de fer (1re Division — 3e Bureau), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Société d'entreprises et de constructions des Colonies espagnoles pour des études de chemins de fer à Porto-Rico.

Idem. — M. **Destouy** (Émile), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aisne, est mis, sur sa demande en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à s'occuper de travaux communaux dans le département de l'Aisne.

9 *octobre.* — M. **Labatut** (Camille), Conducteur de 3e classe, détaché au service vicinal du département d'Alger, est mis en congé

renouvelable pendant la durée des travaux d'adduction d'eau qui lui ont été confiés par la ville de Tizi-Ouzou.

10 *octobre.* — M. **Bariat** (François), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions de Conducteur des travaux d'alimentation d'eau de la ville de Lorient.

11 *octobre.* — M. **Ducourt** (Julien), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à conserver la Direction des briqueteries de Pey-Martin, à Pessac (Gironde).

12 *octobre.* — M. **Courcoux** (Paul), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à conserver les fonctions d'Architecte-voyer de la ville de Saint-Brieuc.

5e DISPONIBILITÉ.

6 *octobre.* — M. **Antelme** (Louis), Conducteur de 2e classe, détaché au service municipal de la ville de Toulon et remis à la disposition de l'Administration des Travaux publics à dater du 1er septembre 1888, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

6° DÉMISSION.

18 *octobre.* — Est acceptée la démission de M. **Potard** (Victor), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Clairac** (Augustin), Conducteur de 1re classe, en retrait d'emploi	1er mai 1888
M. **Guiter** (Joseph), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi	1er sept. 1888
M. **Martin** (Jules), Conducteur principal, détaché au service vicinal du département de Seine-et-Oise	1er nov. 1888
M. **Leloup** (Jean-Baptiste), Conducteur principal, détaché au service municipal de la ville de Paris	1er janv. 1889

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Baudisson** (Alfred), Conducteur de 3e classe, Somme, service ordinaire.	17 juill. 1888
M. **Lecocq** (Prosper), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine.	23 août 1888

9° DÉCISIONS DIVERSES.

29 *septembre.* — Est rapporté l'arrêté du 20 juillet 1888, par lequel M. **Wandel** (Antoine) a été nommé Conducteur de 4e classe et attaché au service ordinaire du département de la Nièvre.

Idem. — M. **Balard** (Marc), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche, même département.

1er *octobre.* — Est rapporté l'arrêté du 21 août 1888, par lequel M. **Drouchon** (Narcisse), Conducteur de 1re classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, a été attaché au service ordinaire du département de la Meuse.

M. **Drouchon** est attaché au service ordinaire du département de l'Aisne.

6 *octobre.* — M. **Maffren** (Aimé), Conducteur principal, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

Idem. — M. **Bouineau** (Charles), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Tarascon à Ax, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Oust, même département.

10 *octobre.* — M. **Chevalier** (Flavien), Conducteur de 2e classe, ancien Élève-externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est attaché à titre temporaire, sous les ordres de M. l'Ingénieur **Luneau** à Paris, à l'ensemble des services confiés à cet Ingénieur (Navigation de la Seine — Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Ceinture — Études du chemin de fer Métropolitain).

Idem. — M. **Le Natail** (René), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire, est mis en retrait d'emploi avec les 2/5es de son traitement.

15 *octobre.* — Les Conducteurs ci-après désignés sont, tout en conservant leurs attributions actuelles, attachés au service du Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais des ports suivants :

NOMS	CLASSES	SERVICES PRINCIPAUX	DÉPARTEMENTS	DÉSIGNATION DES PORTS
MM.				
Quesnel (Gabriel). .	2e	Service ordinaire.	Calvados.	Caen.
Motte (Adolphe) . . .	1re	Id.	Id.	Trouville.
Motte (Achille). . . .	commis f. f. de condr	Id.	Id.	Honfleur.
Dubreuil (Arthur). .	4e	Id.	Id.	Isigny.
Lelong (Adolphe). . .	1re	Navig. de la Seine. — 4e sect.	Seine-Infér.	Rouen (R. G.)
Porchez (Ernest). . .	1re	Id.	Id.	Id.
Tadié (Ludovic). . . .	2e	Service maritime.	Côtes-du-Nord.	Le Légué.
Falin (Léon)	2e	Id.	Manche.	Granville.
Fronoc (François). .	1re	Id.	Finistère.	Brest.
Guilbert (Ruf). . . .	1re	Navigation de la Vilaine.	Ille-et-Vilaine.	Redon.
Jazé (Edouard). . . .	3e	Service maritime. — 2e sect.	Seine-Infér.	Dieppe.
Leleu (Jules)	3e	Service maritime. — 1re sect.	Id.	Fécamp.
Gabillard (Ange). . .	4e	Id.	Id.	Le Havre.

18 *octobre.* — M. **Millet** (Louis), Conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics par le Département de la Marine et des Colonies, est attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

23 *octobre.* — M. **Carrère** (Dominique), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer de Condom à Riscle, passe dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan.

Idem. — M. **Laurence** (Édouard), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze à Auch, passe dans le département des Landes, même service.

Idem. — M. **Papaix** (Marius), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer de Condom à Riscle, passe dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 276)

[20 janvier 1888]

Voirie (Grande). — Routes nationales. — Tuyaux posés sous la voie publique. — Nivellement. — Dégradations. — Contravention. — Amende. — (Sieur Zaloseski.)

Auteur de la contravention. — Un propriétaire ne peut pas être déclaré responsable de la dégradation causée à une route par les tuyaux de canalisation posés sous celle-ci par une commune, encore bien qu'il utiliserait cette canalisation pour l'irrigation de sa propriété (*).

Antérieurement à la loi du 5 avril 1884, les riverains de la voie publique n'étaient pas tenus, à peine de contravention, de se conformer aux cotes de nivellement indiquées dans les arrêtés d'alignement (**).

(*) Rapp. 14 novembre 1879 (Piedoye), *Ann.* 1881, p. 203; — 4 février 1887 (Rivière-Deshéros), *Ann.* 1887, p. 824.

(**) Voy. Féraud-Giraud, *Servitudes de voirie*, t. 2, p. 142. — La loi du 5 avril 1884, article 136, § 13, a-t-elle modifié l'ancienne jurisprudence? La circulaire du Ministre de l'intérieur du 15 mai 1884 résoud la question en ces termes : « Aujourd'hui, dans les communes autres que Paris et les villes dans lesquelles les dispositions du décret du 26 mars 1852 ont été déclarées applicables, lorsque les cotes de nivellement seront régulièrement arrêtées et publiées, les propriétaires riverains qui voudront construire en bordure de la voie publique seront-ils tenus de demander, indépendamment de l'alignement individuel, l'indication des cotes de nivellement et de s'y conformer? La question me paraît devoir être résolue affirmativement. En effet, il est difficile, sinon impossible, d'admettre que le législateur, en imposant aux communes l'obligation de faire fixer officiellement les cotes de nivellement de leurs rues ou places, n'a pas entendu obliger par réciprocité les propriétaires à demander, avant de construire au bord de la voie publique, l'indication des cotes de nivellement assignées par l'autorité compétente à cette voie et à s'y conformer ». Mais M. Morgand, *Commentaire*, t. 1, p. 361, et t. 2, p. 383, 582, se prononce en sens contraire : « Malgré l'autorité qui s'attache à l'interprétation officielle, nous persistons dans notre avis. L'obligation de demander des cotes de nivelle-

Le riverain de la voie publique, qui a excédé les limites de la permission de bâtir qui lui avait été accordée, commet une contravention à l'arrêt du Conseil du 27 février 1765. — En conséquence, le contrevenant est condamné à 16 francs d'amende.

Vu la requête du sieur Zaloseski... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 2 octobre 1884, par lequel le conseil de préfecture d'Alger statuant sur trois procès-verbaux de contravention dressés contre lui : 1° pour avoir construit sans autorisation, sous la route nationale n° 5, au point kilométrique 79^k,300, deux tuyaux en fonte recevant les eaux d'irrigation de son jardin; 2° pour avoir établi en contre-bas de l'axe de la chaussée le seuil des portes de sa maison, contrairement à l'art. 1er, § 3, de l'arrêté préfectoral du 4 septembre 1882; 3° pour avoir élevé sans autorisation, en façade sur la voie publique, une cabane en appentis entre les points kilométriques 79^k,300 et 79^k,304, a condamné le requérant à trois amendes de 25 francs chacune, aux frais et à la réparation du dommage causé à la route; — *Ce faisant, attendu* que la pose de tuyaux dans le sol de la route nationale est le fait de la municipalité de Palestro; que lesdits tuyaux servent à arroser les arbres d'une promenade publique contiguë; que le requérant s'est conformé aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du 4 septembre 1882 concernant le nivellement des seuils de sa maison; que, si lesdits seuils se trouvent en contre-bas de l'axe de la chaussée, ce fait a été déterminé, depuis la construction du mur de face, par l'affaissement du sol; que la permission de bâtir obtenue par le sieur Zaloseski comportait pour lui le droit d'édifier une simple cabane dépendant de la maison principale; décharger le requérant des condamnations prononcées contre lui;

Vu les observations du ministre des travaux publics;

Vu l'arrêt du Conseil du 27 février 1765;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 29 floréal an X, et le décret du 12 juillet 1865;

---

ment et de s'y conformer constituerait une nouvelle servitude de voirie à la charge des propriétés riveraines, servitude qui ne pourrait, à notre sens, être établie que par une disposition formelle de la loi, mais qu'on ne saurait faire résulter implicitement d'un texte rendant seulement obligatoire pour les communes l'établissement d'un plan de nivellement. » Dans son avis sur le pourvoi, le Conseil général des ponts et chaussées se bornait à poser la question sans émettre d'opinion.

(*Extrait du Recueil des Arrêts du C. d'Etat.*)

Vu les lois des 19-22 juillet 1791 et 23 mars 1842;

SUR LE PREMIER PROCÈS-VERBAL :

Considérant que, si l'eau amenée par les tuyaux placés dans le sol de la route nationale n° 5 est utilisée par le requérant pour l'irrigation de son jardin, il résulte de l'instruction que lesdits tuyaux ont été établis par la municipalité de Palestro pour arroser les arbres d'une promenade publique; que, dans ces circonstances, il y a lieu de renvoyer le sieur Zaloseski des fins du procès-verbal dressé contre lui à raison d'un fait dont il n'est pas l'auteur;

Sur le second procès-verbal :

Considérant qu'aucune disposition de loi applicable dans l'espèce n'oblige les riverains de la voie publique à se conformer aux cotes de nivellement indiquées dans les arrêtés d'alignement; qu'il suit de là qu'en plaçant le seuil des portes de sa maison en contre-bas du niveau de l'axe de la chaussée, contrairement à l'art. 1er, § 3, de l'arrêté préfectoral du 4 septembre 1882, le sieur Zaloseski n'a commis aucune contravention, et que c'est à tort qu'un procès-verbal a été dressé contre lui;

Sur le troisième procès-verbal :

Considérant que l'autorisation accordée au requérant par le préfet de construire une maison en bordure de la route concernait uniquement la partie de son immeuble comprise entre les points kilométriques 79k,315 et 79k,335; que, dès lors, en élevant une construction entre les points kilométriques 79k,300 et 79k,304, ledit requérant a excédé les limites de l'autorisation susmentionnée et qu'il a commis une contravention;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 1er de la loi du 23 mars 1842, les amendes établies par les règlements de grande voirie antérieurement à la loi des 19-22 juillet 1791 peuvent être modérées jusqu'au vingtième, sans toutefois que ce minimum puisse descendre au-dessous de 16 francs; que, dès lors, il y a lieu, eu égard aux circonstances de l'affaire, et par application de la disposition susvisée, de réduire à 16 francs l'amende due par ledit sieur Zaloseski... (Renvoi des fins des deux procès-verbaux dressés : 1° pour avoir posé sans autorisation des tuyaux dans le sol de la route nationale n° 5; 2° pour avoir établi le seuil des portes de sa maison en contre-bas du niveau de la chaussée. Amende encourue par le sieur Zaloseski, pour avoir élevé sans autorisation une construction en bordure de la route, réduite à 16 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus rejeté.)

(N° 277)

[20 janvier 1888]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Procès-verbal. — Procédure. — Contravention. — Introduction de bœufs sur la voie ferrée. — (Sieur Marié.)

Procès-verbal. — Décidé qu'un procès-verbal de grande voirie, signé par un garde-ligne de la compagnie, constate suffisamment la contravention y relatée, encore bien qu'il ait été écrit par un tiers (*).

Notification du procès-verbal au contrevenant dans le délai fixé par le décret du 22 juillet 1865. Régularité.

Litispendance. — Le propriétaire dont les animaux ont été tués sur la voie ferrée par un train appartenant à la compagnie, ayant assigné celle-ci en dommages-intérêts devant le tribunal de commerce, le conseil de préfecture, saisi de la contravention de grande voirie n'est pas tenu de surseoir jusqu'au jugement de l'action commerciale.

Introduction de bœufs sur la voie ferrée, malgré sa clôture conforme au type réglementaire. Application de l'arrêt du 16 décembre 1759. Condamnation à l'amende (**).

Vu la requête du sieur Marié, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 4 décembre 1885, par lequel le conseil de préfecture de l'Indre, saisi d'un procès-verbal de contravention dressé contre lui, à raison de l'introduction de bestiaux lui appartenant, dans l'enceinte de la voie ferrée de la ligne de Tours à Châteauroux, l'a condamné à la réparation du dommage et aux frais du procès-verbal;

Vu les observations du Ministre des travaux publics, tendant au rejet du pourvoi;

Vu l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759;

Vu la loi du 15 juillet 1845;

Vu les lois du 29 floréal an X et du 23 mars 1842;

(*) Rapp. 14 août 1850 (Caillard), *Ann.* 1850, p. 899.

(**) Voy. *Table générale des Arr. du C. d'Etat* 1875-1884, p. 985, et la note sous un arrêt du 3 décembre 1886 (Ministre des travaux publics), *Ann.* 1886, p. 542.

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que le procès-verbal serait nul, comme n'ayant pas été écrit entièrement de la main de son auteur :*

Considérant qu'aucune disposition de loi ne prescrit que les procès-verbaux destinés à constater les contraventions en matière de grande voirie soient écrits entièrement de la main des agents verbalisateurs, et que l'authenticité du procès-verbal, dressé par le sieur Gatteau, agent assermenté de la compagnie d'Orléans, est suffisamment constatée par sa signature;

Sur les moyens tirés de ce que les délais prescrits par le décret du 12 juillet 1865 pour la notification du procès-verbal n'auraient pas été observés, et de ce que l'action devant le conseil de préfecture aurait été irrégulièrement intentée par le maire :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les formes et délais prescrits par le décret précité ont été observés, et que le maire s'est borné à notifier au sieur Marié le procès-verbal, en le mettant en demeure de présenter ses moyens de défense;

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture n'aurait pu valablement statuer sur l'intervention de la compagnie d'Orléans, avant le jugement par l'autorité judiciaire de la demande en dommages-intérêt formée par le sieur Marié contre ladite compagnie :

Considérant que le conseil de préfecture, saisi de la contravention et de la demande en réparation du dommage a pu valablement statuer sans s'arrêter à la demande de sursis du sieur Marié;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte du procès-verbal et qu'il n'est pas contesté que des bœufs appartenant au sieur Marié se sont introduits sur la voie ferrée; qu'il résulte également de l'instruction que la clôture de la voie avait été établie et était entretenue conformément au mode approuvé par l'administration supérieure, et que le portillon du passage à niveau était fermé; que, dans ces circonstances, le fait constaté par le procès-verbal constituait une contravention de grande voirie, et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné le sieur Marié à la réparation du dommage et aux frais du procès-verbal... (Rejet.)

(N° 278)

[27 janvier 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Contravention. — Propriétaire et fermiers. — Qualité pour se pourvoir. — (Sieur Golliaud.)

Un propriétaire n'est pas recevable à se pourvoir, sans mandat de ses fermiers, contre un arrêté du conseil de préfecture qui se déclare incompétent pour statuer sur une prétendue dégradation commise par ceux-ci.

Vu la requête du sieur Golliaud... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté du 16 février 1886, par lequel le conseil de préfecture de l'Allier s'est déclaré incompétent pour connaître, sur le renvoi du tribunal de simple police de Moulins, des poursuites dirigées contre les sieurs Martin et Pérade, fermiers du sieur Golliaud, pour avoir comblé sur divers points les fossés du chemin vicinal ordinaire n° 26; — *Ce faisant, attendu* que le conseil de préfecture était compétent pour connaître des poursuites dirigées contre les sieurs Martin et Pérade...; renvoyer les sieurs Martin et Pérade des poursuites dirigées contre eux...;

Vu les observations du ministre de l'intérieur... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que le fait relevé à la charge des sieurs Martin et Pérade constituait non une anticipation, mais une dégradation de la compétence du tribunal de simple police...;

Vu la loi du 9 ventôse an XIII, l'article 138 du Code d'instruction criminelle, l'article 479, 11°, du Code pénal, le décret du 22 juillet 1806, la loi du 21 mai 1836 et le décret du 12 juillet 1865;

Considérant que les procès-verbaux ci-dessus visés ont été dressés contre les sieurs Martin et Pérade et que ceux-ci ont été seuls en cause devant le conseil de préfecture; que le sieur Golliaud ne justifie d'aucun mandat qu'il aurait reçu pour se pourvoir en leur nom contre l'arrêté dudit conseil en date du 16 février 1886; que, dès lors, sa requête doit être rejetée comme non recevable... (Rejet.)

(N° 279)

[27 janvier 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Loi visée : loi du 21 mai 1836. (Sieur Robin.)

Exemption refusée à un individu qui, bien qu'atteint d'une hernie, se livrait habituellement aux travaux agricoles (Dalibon, 2e esp.).

Réclamations. — Délai. — Déchéance d'une réclamation formée plus de trois mois après le 1er janvier dans une espèce où le rôle avait été publié avant cette date; non-recevabilité (Robin, 1re esp.).

Conseil d'État. — Non-recevabilité d'une demande non soumise au conseil de préfecture (Hubert, 3e esp.).

Patente. — Profession exercée au 1er janvier : taxe due (Hubert, 3e esp.).

(N° 280)

[27 janvier 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Réception provisoire : Délai de garantie. — (Commune de Basville contre sieur Bellot.)

La prise de possession par une commune d'un bâtiment scolaire, peut, dans de certaines circonstances, être considérée comme équivalente à la réception provisoire de l'ouvrage.

En conséquence, si le délai de garantie qui a pour point de départ cette réception provisoire est expiré, et si une mise en demeure a été faite à la commune de procéder au règlement définitif, les travaux peuvent être considérés comme reçus définitivement, la commune n'est plus recevable à demander une expertise pour constater les malfaçons, et elle doit être condamnée à payer le solde de décompte.

VU LA REQUÊTE de la commune de Basville, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 16 novembre 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Creuse l'a condamnée à payer au sieur Bellot, entrepreneur du bâtiment scolaire de la

commune, la somme de 6.745f,60 pour solde de l'entreprise, avec les intérêts, à partir du 12 février 1883; — *Ce faisant, attendu* qu'il n'a pas été procédé à la réception provisoire de l'ouvrage, et que l'entrepreneur ne justifie d'aucune mise en demeure qu'il aurait adressée à la commune d'y faire procéder; qu'il est inexact que la prise de possession de l'immeuble par la commune, le 25 mars 1881, puisse être considérée comme ayant constitué la réception provisoire, et qu'en la fixant à cette date le conseil de préfecture a fait une fausse appréciation des faits; qu'en admettant d'ailleurs que la réception provisoire ait eu lieu le 25 mars 1881 ou même en juillet 1882, époque à laquelle il fut procédé à une visite des lieux par le maire de Basville, l'architecte et l'entrepreneur, celui-ci n'aurait pu être libéré de toute responsabilité que par la réception définitive ou par la mise en demeure d'y procéder; qu'il n'a jamais été dressé de procès-verbal régulier constatant la réception définitive des travaux et que, si le 4 novembre 1882, le sieur Bellot a adressé à la commune, par l'intermédiaire du sous-préfet, un mémoire, et en admettant que ce mémoire puisse être assimilé à une mise en demeure, d'avoir à procéder à la réception définitive, il est établi que, avant cette date, le conseil municipal a, par une délibération du 1er octobre 1882, demandé qu'il fût procédé à une expertise, à l'effet de constater les malfaçons de l'ouvrage; renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être, après expertise, statué sur la fixation des sommes à déduire du solde restant à payer à l'entrepreneur; condamner ce dernier aux dépens;

Vu le mémoire en défense du sieur Bellot, tendant au rejet de la requête, et en outre à l'allocation des intérêts, par les motifs que la réception provisoire des travaux a eu lieu le 25 mars 1881, date de la prise de possession de l'immeuble par la commune; que cette prise de possession a présenté tous les caractères exigés par la jurisprudence, pour constituer une réception provisoire; que la réception définitive a eu lieu le 10 juillet 1882, la présence à la visite des lieux effectuée à cette date, de l'architecte, de l'entrepreneur, du maire et du conseil municipal convoqué spécialement à cet effet ayant donné à l'opération un caractère absolument définitif; que, dans tous les cas, la mise en demeure adressée par l'entrepreneur à la commune de payer le solde de son mémoire, vaudrait réception définitive; qu'avant cette mise en demeure, la commune n'a formulé aucune protestation; que la délibération du 1er octobre 1882 est conçue dans

des termes vagues, et ne contient aucune réclamation formelle; que, dans sa délibération du 12 novembre suivant, le conseil municipal a même refusé de se faire représenter à l'instance engagée; qu'ainsi le conseil de préfecture a rejeté à bon droit comme tardive la demande d'expertise formulée seulement par la commune le 17 juin 1883; qu'au fond, d'ailleurs, les réclamations de ladite commune ne constituent que des allégations non justifiées;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT que, d'après le cahier des charges de l'entreprise du sieur Bellot, le délai de garantie ne devait durer qu'une année à partir de la réception provisoire des travaux; qu'il résulte de l'instruction que la commune de Basville a pris possession, le 25 mars 1881, du bâtiment scolaire construit par le sieur Bellot, et que cette prise de possession équivaut, dans les circonstances de l'affaire, à une réception provisoire de l'ouvrage;

Considérant, d'autre part, qu'à la date du 28 octobre 1882, après l'expiration du délai de garantie, le sieur Bellot a mis la commune requérante en demeure de procéder au règlement définitif de l'entreprise et manifesté l'intention de poursuivre ladite commune devant la juridiction compétente; que la commune de Basville n'a formulé pour la première fois une demande d'expertise que le 17 juin 1883; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a considéré ladite demande comme tardive, décidé que les travaux devaient être tenus pour reçus définitivement à partir du 4 novembre 1882, date de la notification de la mise en demeure à la commune, et condamné cette dernière à payer au sieur Bellot la somme de 6.745f,60 formant le solde de l'entreprise avec les intérêts à partir du 13 février 1883;

Sur les conclusions du sieur Bellot, tendant à l'allocation des intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Bellot a demandé, devant le Conseil d'État, les 10 novembre 1884, 17 mars 1886 et 19 mars 1887, les intérêts des intérêts qui lui avaient été alloués par la décision susvisée du conseil de préfecture; qu'à ces dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu de décider, conformément à l'article 1154 du Code civil, que les intérêts échus auxdites dates seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts au profit du sieur Bellot... (Rejet avec dépens. Intérêts des intérêts alloués au sieur Bellot à partir des 10 novembre 1884, 17 mars 1886 et 19 mars 1887.)

(N° 281)

[3 février 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestation en nature. — Loi visée : 21 mai 1836. — (1re espèce, sieurs Lyonne.)

Réclamations. — Délai. — Déchéance d'une réclamation formée plus de trois mois après le 1er janvier, alors que le rôle a été publié au mois de novembre précédent (Lyonne, 1re esp.).

L'article 4 de la loi du 29 décembre 1884, aux termes duquel, en cas de double ou faux emploi, le délai de réclamation ne court que du jour de la connaissance officielle des poursuites, ne s'applique pas au cas où la réclamation ne porte que sur une partie des éléments portés au rôle. — Il n'y a pas faux emploi (Lyonne, 1re esp.).

Qualité pour réclamer. — Le liquidateur d'une société commerciale n'est pas recevable en cette qualité et en l'absence de mandat à réclamer contre la prestation qui a été personnellement imposée à un associé membre de la société en liquidation. — L'imposition étant postérieure à la dissolution de la société constitue une dette personnelle à l'associé (Laureau, 2e esp.) (*).

Étranger porté au rôle de la contribution personnelle et mobilière : imposition régulière au rôle des prestations (Bochy, 3e esp.).

Exemption refusée à un contribuable atteint d'épilepsie : cette maladie ne l'empêche pas de se livrer à des travaux manuels plus pénibles que ceux des prestations (Martin, 4e esp.).

Indigence ou insuffisance de ressources alléguées : non-lieu à décharge par la voie contentieuse (3e et 4e esp.).

Option. Acquittement en nature. Fourniture de matériaux non obligatoire. — Le contribuable, qui a déclaré en temps utile opter pour l'acquittement en nature de ses prestations n'est pas tenu de fournir à ses frais des matériaux pour les transporter sur les chemins. — Il ne peut être obligé à aucun débours en argent (Le Camus, 5e esp.) (**).

(*) Comp. 3 novembre 1882 (Lalande) et le renvoi. (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)

(**) Rapp. 28 mars 1884 (Haillard), et Table générale 1875-1884, p. 171. (*Rec. des Arr. du C. d'Etat.*)

L'inexécution par le contribuable d'une tâche irrégulière ne peut avoir pour effet de rendre sa prestation exigible en argent (Le Camus, 5e esp.) (*).

Conseil de préfecture. Compétence. — La juridiction administrative est compétente pour statuer sur le point de savoir si le service vicinal a pu imposer à un prestataire l'obligation de fournir des matériaux d'empierrement en acquit de la taxe des prestations en nature. — La juridiction administrative est compétente pour statuer sur toutes les difficultés relatives à l'exécution des prestations (Le Camus, 5e esp.) (**).

Contributions personnelles. — Contribuable jouissant de ses droits et non exempt par le conseil municipal. Taxe due (Martin, 4e esp.).

(1re esp. *Sieur Lyonne.*)

(Recours contre un arrêté du 25 mars 1887; Savoie; taxe des prestations; 1886; commune de Domessin);

Vu l'article 28 de la loi du 21 avril 1832 et l'article 8 de la loi du 4 août 1844;

Vu l'article 4 de la loi du 28 décembre 1884:

CONSIDÉRANT que le rôle des prestations pour l'année 1886, dans la commune de Domessin, ayant été publié le 9 novembre 1885, le délai de trois mois pendant lequel pouvaient être présentées les réclamations commençait à courir à compter du 1er janvier 1886; que la demande du sieur Lyonne n'a été enregistrée à la préfecture de la Savoie que le 28 décembre 1886, c'est-à-dire après l'expiration du délai fixé par les lois susvisées du 21 avril 1832 et du 4 août 1844;

Considérant que, d'ailleurs, le sieur Lyonne ne saurait invoquer l'article 4 de la loi du 29 décembre 1884, aux termes duquel, dans le cas où des cotes seraient indûment imposées sur les rôles des contributions directes ou des taxes y assimilées, par suite de faux ou double emploi, le délai pour la présentation des réclamations ne prendra fin que trois mois après que le contribuable aura eu connaissance officielle des poursuites dirigées contre lui par le percepteur pour le recouvrement de la cotisation indûment imposée; qu'en effet, étant régulièrement inscrit au rôle des prestations de la commune de Domessin, à raison d'une voiture et de deux vaches, le requérant ne réclame que pour l'imposition

(*-**) Rapp. 28 mars 1884 (Haillard), et Table générale 1875-1884, p. 171. (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)

à raison de sa personne; que, dès lors, comme il ne conteste qu'un des éléments de ses prestations, il ne saurait soutenir que son inscription au rôle de ladite commune constitue un faux emploi et être admis par suite à se prévaloir de la disposition précitée de la loi du 29 décembre 1884; que, dans ces circonstances, il y avait lieu de rejeter la réclamation comme tardivement présentée... (Rejet.)

2e ESPÈCE. — *Société Laureau et Cie (par Ouizille).*

(Recours du sieur Ouizille, agissant en qualité de liquidateur de la société Laureau et Cie, contre un arrêté du 20 octobre 1886; Morbihan; prestations; commune d'Hennebon);

CONSIDÉRANT que la taxe des prestations à laquelle le sieur Laureau a été assujetti, pour l'année 1886, au rôle de la commune d'Hennebon, lui a été imposé postérieurement à la dissolution de la société Laureau et Cie, qui remonte au 8 janvier 1881; qu'elle constitue pour lui une dette personnelle dont l'exécution ne peut être poursuivie sur l'actif de la société; que, dès lors, le sieur Ouizille, liquidateur de cette société, est sans intérêt et partant sans qualité pour demander décharge de ladite taxe des prestations... (Rejet.)

3e ESPÈCE. — *Sieur Bochy.*

(Recours contre un arrêté du 18 juin 1886; Haute-Savoie; prestations en nature; 1886; commune de Faucigny. — Le requérant est de la nationalité suisse et doit, dès lors, être exempté des prestations);

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 12 de la loi du 21 avril 1832, la contribution personnelle est due pour chaque habitant français ou étranger jouissant de ses droits et non réputé indigent, et qu'aux termes de l'article 3 de la loi du 21 mai 1836, tout habitant porté au rôle des contributions directes peut être appelé à fournir chaque année une prestation de trois journées de travail;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Bochy est inscrit, pour l'année 1886, au rôle de la contribution personnelle mobilière dans la commune de Faucigny; que, dans ces circonstances, il n'est pas fondé à se prévaloir de l'insuffisance de ses ressources pour demander décharge des prestations en nature auxquelles il a été assujetti, pour l'année 1886, dans la commune de Faucigny... (Rejet.)

(N° 282)

[3 février 1888]

Pensions de l'armée de terre. — Soldats du génie détachés dans les compagnies de chemins de fer. — Blessure reçue dans ce service. — Droit à pension. — (Sieur Canaple).

Les blessures reçues, au cours de leur service, par les militaires détachés, en vertu de la loi du 13 mars 1875, dans les compagnies de chemins de fer, doivent être considérées comme reçues en service commandé. — Bien que ces militaires soient déclarés en congé par cette loi, ils font un service effectif, qui est de nature à leur donner droit à pension (*).

VU LA REQUÊTE du sieur Canaple... tendant à ce qu'il plaise au

(*) M le commissaire du gouvernement, Gauwain, a conclu dans le sens de l'arrêt par les motifs suivants :

« Tous les ans, quatre cents soldats du génie sont mis par le Ministre de la guerre à la disposition des compagnies de chemins de fer, par application de l'article 25 de la loi du 13 mars 1875. La question de savoir quelle est l'étendue de la responsabilité des compagnies et de l'État a été résolue diversement suivant les époques. En cas de faute des compagnies, elles sont responsables. En cas de faute des militaires, l'État doit-il pension? En 1877, la section des finances du Conseil d'État a admis le droit du militaire à obtenir pension; en 1887, elle le lui a refusé. Les soldats détachés dans les compagnies de chemins de fer sont, dit-on, en congé. Dès lors, ils ne sont pas en service commandé; les blessures qu'ils peuvent recevoir ne sauraient ouvrir un droit à pension. Mais le mot *congé*, employé par la loi, n'a eu d'autre but que d'exonérer l'État de la solde et de l'entretien de ces soldats. Il a pour corrollaire l'article des conventions avec les compagnies qui met la nourriture et la solde de ces soldats à la charge des compagnies.

« C'est un service militaire qu'ils accomplissent dans les compagnies. C'est l'autorité militaire qui choisit ces soldats; c'est elle qui désigne la compagnie dans laquelle ils seront employés, les fonctions qui seront confiées à chacun d'eux (poseurs, aiguilleurs, chauffeurs). Ils sont astreints aux mêmes devoirs que s'ils étaient présents au corps; conservent leurs droits à l'avancement au corps, peuvent être nommés caporaux ou sergents. Ils sont justiciables des conseils de guerre. Absents, ils sont portés comme déserteurs. Malades, ils sont soignés à l'hôpital militaire. Quand ils veulent s'absenter, ils doivent demander une permission. De tout ce qui précède, il résulte qu'ils ne sont pas en congé au sens rigoureux du mot. Ils sont assimilables aux marins prêtés aux grands paquebots.

« Canaple a été blessé dans un service commandé. Il a donc droit à pen-

Conseil annuler — une décision du 3 août 1887 par laquelle le Ministre de la guerre a rejeté sa demande de pension pour infirmités; — *Ce faisant, attendu* qu'il a été détaché dans la compagnie du chemin de fer du Nord, par application de l'article 25 de la loi du 13 mars 1875, que c'est en exécutant les ordres qui lui étaient donnés par les agents de ladite compagnie et auxquels il ne pouvait se soustraire qu'il a été victime de l'accident à la suite duquel il a dû subir l'amputation du gros orteil du pied droit; qu'ainsi sa blessure doit être considérée comme ayant été reçue dans un service commandé; le renvoyer devant le Ministre de la guerre, pour y être procédé à la liquidation de la pension à laquelle il a droit;

Vu les observations du Ministre de la guerre... tendant à ce qu'il soit fait droit aux conclusions dudit pourvoi...

Vu la loi du 11 avril 1831 et celle du 13 mars 1875;

Considérant que si les militaires détachés dans les compagnies de chemins de fer, conformément à l'article 25, § 2, de la loi du 13 mars 1875, pour y compléter leur instruction professionnelle, sont, aux termes du § 3 dudit article, considérés comme étant en congé pendant le temps qu'ils passent dans ces compagnies, ils font cependant, dans la position spéciale où ils sont placés, un service militaire effectif; qu'en effet, ils sont mis, par décision du Ministre de la guerre, à la disposition d'une compagnie de chemin de fer; qu'ainsi ils sont tenus de remplir, au service de cette compagnie, un emploi dont la nature est déterminée par l'autorité militaire et de se conformer aux ordres donnés par les agents de la compagnie ayant qualité à cet effet; que, dans ces conditions, les blessures reçues par ces militaires, dans l'accomplissement de leur service, doivent être considérées comme reçues dans un service commandé;

Considérant qu'il n'est pas contesté que le sieur Canaple, soldat au 3ᵉ régiment du génie, détaché au service de la compagnie du Nord, a été blessé dans l'accomplissement de son service; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le Ministre de la guerre a rejeté sa demande de pension, par le motif que sa blessure n'avait pas été reçue dans un service commandé; que, dès

sion. La blessure reçue lui donne-t-elle droit à pension? Il a été amputé du gros orteil. Est-ce là une infirmité grave et incurable? Oui.

« M. le commissaire du gouvernement conclut à l'annulation de la décision du Ministre et au renvoi du sieur Canaple devant le Ministre pour être procédé à la liquidation de la pension à laquelle il peut avoir droit. » (Extr. du *Rec. du Cons. d'Ét.*)

lors, il y a lieu d'annuler la décision attaquée et de renvoyer le sieur Canaple devant ledit ministre pour y être procédé à la liquidation de la pension à laquelle il peut avoir droit... (Décision annulée. Renvoi devant le Ministre de la guerre.)

(N° 283)

[3 février 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Maison d'école. — (Sieur Bussières contre commune de Montpont).

Intérêts. — *En l'absence d'une disposition formelle du cahier des charges, les intérêts des sommes dues sur le décompte ne courent pas de plein droit à partir de la réception provisoire de l'ouvrage par la commune. — Aux termes de l'article* 1153, *les intérêts ne courent qu'à partir de la demande en justice* (*).

Vu la requête du sieur Bussières, entrepreneur des travaux de construction d'une maison d'école dans la commune de Montpont... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 8 mai 1885, par lequel le conseil de préfecture de Saône-et-Loire a rejeté sa demande en paiement des intérêts d'une somme de 18.530 francs qui lui restait due lors de la réception provisoire desdits travaux; — *Ce faisant, attendu* que la réception provisoire a eu lieu le 1er juillet 1880 et que la commune a pris possession immédiatement après, et que le solde du décompte n'a été payé que le 4 janvier 1884, jour de la réception définitive, entre les mains du sieur Morand, cessionnaire de la créance du sieur Bussières; que les intérêts devaient courir à son profit du jour de la réception provisoire et que la circonstance que le sieur Morand qui n'avait pas qualité pour signer un reçu pour solde, aurait donné quittance sans réserves des sommes à lui versées, ne saurait rendre le sieur Bussières non recevable à présenter sa réclamation; lui allouer les intérêts demandés, condamner la commune aux dépens;

Vu les observations en défense présentées pour la commune de de Montpont... tendant au rejet de la requête avec dépens...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

(*) Voyez Table générale, 1875-1884, pr 875. (*Rec. des Arr. du Cons. d'Ét.*)

Vu l'article 1153 du Code civil ;

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 1153 du Code civil les intérêts ne sont dus que du jour de la demande en justice et qu'il n'a été apporté aucune dérogation à cette règle par le cahier des charges de l'entreprise ; que, dès lors, le sieur Bussières n'est pas fondé à soutenir que les sommes qui lui restaient dues sur le montant de son décompte devaient porter intérêt à son profit du jour de la réception provisoire des travaux... (Rejet avec dépens.)

(N° 284)

[3 février 1888]

Travaux publics. — Décompte. — Commune. — Hôtel de ville. — Limites des pouvoirs de l'administration et du contentieux. — Demande en résiliation. — Réadjudication à la folle enchère. — Préfet. — Conseil de préfecture. — (Sieur Prévost contre ville de Vannes).

Le conseil de préfecture est-il compétent pour prononcer la résiliation d'une entreprise que l'administration s'était réservé le droit de prononcer elle-même. — Voy. la note (*).

Il n'est pas compétent pour ordonner la réadjudication des travaux à la folle enchère et prescrire les conditions dans lesquelles il y serait procédé (**).

(*-**) L'article 23 des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des bâtiments communaux et départementaux du Morbihan, applicable à l'entreprise du sieur Prévost, est ainsi conçu : « Lorsqu'un ouvrage languira faute de matériaux ou d'ouvriers, l'administration pourra, après une simple mise en demeure, ordonner l'établissement d'une régie aux frais de l'entrepreneur si, à une époque fixée, il n'a pas satisfait aux dispositions qui lui auront été prescrites. Il en sera rendu compte à *l'autorité compétente*, qui *pourra* ordonner la continuation de la régie aux frais de l'entrepreneur, *ou prononcer la résiliation du marché et ordonner une réadjudication sur folle enchère.* »

L'application des différentes mesures prévues par cet article avait été encourue par l'entrepreneur. Mais l'administration préfectorale au lieu d'user des pouvoirs qui lui étaient conférés et de mettre le sieur Prévost en régie, ou de prononcer la résiliation et la réadjudication sur folle enchère de son entreprise, avait demandé au conseil de préfecture par la voie contentieuse d'appliquer ces pénalités, et ce tribunal, sur la demande de la ville, avait ordonné la réadjudication de l'entreprise.

Cette façon de procéder soulevait deux questions délicates : appartient-il

Résiliation prononcée après mise en demeure, mais sans mise en régie préalable de l'entrepreneur : formalité non obligatoire (*).

Résiliation demandée pour augmentation notable et imprévue des prix des matériaux et de la main-d'œuvre : grief non justifié.

---

aux conseils de préfecture de prononcer la résiliation d'une entreprise au profit de l'administration, lorsque l'administration s'est réservé le droit de la prononcer elle-même? Leur appartient-il, dans ce cas, d'ordonner la réadjudication à la folle enchère de l'entrepreneur?

La seconde question n'était pas douteuse et la réponse du Conseil d'État a été catégorique. Il a décidé que la réadjudication sur folle enchère était toujours et nécessairement, en raison de sa nature même, un acte d'administration qu'il ne peut, dès lors, appartenir au conseil de préfecture d'ordonner.

Mais sur la première question, l'hésitation est possible. Il est bien certain que l'administration, pour prononcer la résiliation, n'avait pas besoin du concours du conseil de préfecture. Elle *pouvait*, aux termes de l'article 23, la prononcer elle-même. Mais ne fallait-il pas aller plus loin et décider qu'elle *devait* ordonner elle-même cette mesure et que le conseil de préfecture était incompétent pour y statuer à sa place? Ou bien, au contraire, devait-on considérer le droit que s'était réservé l'administration dans l'article 23 comme une simple faculté, comme un privilège, ne faisant nullement obstacle à ce que la ville, usant du bénéfice du droit commun, portât devant le tribunal compétent la question de savoir si la résiliation avait été réellement encourue par l'entreprise.

M. le commissaire du gouvernement Gauwain s'est prononcé en faveur de cette seconde solution. Il avait fait remarquer que toutes les dispositions qui donnent à l'administration la faculté de prononcer elle-même la résiliation ont eu pour but de lui attribuer des droits plus étendus que ceux qui appartiennent, aux termes du Code civil, au maître de l'ouvrage, et non de les restreindre; qu'il pourrait y avoir de graves inconvénients à forcer les administrations de prendre elles-mêmes et par voie d'autorité des mesures qui pourraient, plus tard, donner lieu à l'allocation d'indemnités considérables et retomber lourdement sur les contribuables; que la solution proposée par lui ne portait, d'ailleurs, nullement atteinte au principe de l'indépendance de l'administration active vis-à-vis du conseil de préfecture, puisque celle-là reste toujours maîtresse de résilier par voie d'autorité et que, dans ce cas, le conseil de préfecture ne peut faire autre chose qu'allouer une indemnité à l'entrepreneur, s'il estime que la résiliation n'était pas justifiée; que cette solution lui paraissait la plus prudente et la plus conforme aux intérêts des deux parties contractantes. Cette opinion n'a été ni consacrée, ni répudiée par le Conseil d'État; la question n'était pas, en effet, soulevée par le pourvoi d'une façon assez nette pour qu'il fût nécessaire d'y répondre. Toutefois, la solution proposée par M. le commissaire du gouvernement a pour elle l'autorité de deux arrêts antérieurs du Conseil d'État, l'un du 25 mars 1865 (Demeure, p. 331, *Rec. du C. d'État*); et l'autre du 19 décembre 1867 (Fouque, *Ann.* 1868, p. 933); qui ont reconnu expressément à l'administration le droit de s'adresser au conseil de préfecture pour faire prononcer la résiliation.

(*) Voy. 31 décembre 1878 (Cravio), *Ann.* 1879, p. 1753.

Résiliation prononcée pour refus de se conformer aux ordres de l'architecte : régularité.

Clause pénale stipulée pour ralentissement des travaux, inapplicable en cas de résiliation, laquelle n'a d'ailleurs dans l'espèce causé aucun dommage à la ville (*).

Vu la requête... du sieur Prévost... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 10 avril 1884, par lequel le conseil de préfecture du Morbihan a ordonné la réadjudication à sa folle enchère des travaux de menuiserie de l'hôtel de ville de Vannes dont il était adjudicataire et l'a condamné envers la ville au paiement de différentes indemnités; — *Ce faisant, attendu* que la mise en demeure de l'entrepreneur n'a pas eu lieu par arrêté municipal, mais par simple sommation d'huissier; que la résiliation n'a pas été précédée d'une mise en régie; que, contrairement à l'article 23 du cahier des clauses et conditions générales applicables à l'entreprise, la réadjudication a été prononcée par le conseil de préfecture, au lieu de l'être par l'administration...; décharger le requérant des conséquences de la réadjudication et des condamnations prononcées contre lui; prononcer la résiliation des travaux à son profit et condamner la ville à lui payer tels dommages-intérêts que de droit avec intérêts et dépens;

Vu le mémoire en défense présenté par la ville de Vannes... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif que la mise en demeure pouvait résulter d'une simple sommation d'huissier, qu'aucune des clauses du contrat n'exigeait que la résiliation fût précédée d'une mise en régie; que la réadjudication prononcée par le conseil de préfecture a fait l'objet d'une délibération du conseil municipal et qu'en y donnant son approbation, le préfet s'est approprié la mesure décidée à l'égard de l'entrepreneur; que la réadjudication était justifiée au fond par le refus persistant de l'entrepreneur à obtempérer aux ordres de service...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur les conclusions *du sieur Prévost tendant à ce que l'entreprise soit résiliée à son profit :*

Considérant que le requérant ne justifie d'aucune élévation notable ou imprévue du prix des matériaux et de la main-d'œuvre permettant de prononcer le résiliation à son profit, et que, de ce chef, l'arrêté doit être maintenu;

(*) Voy. 11 février 1876 (ville de Marquise), *Ann.* 1877, p. 1345.

Sur le moyen tiré de ce qu'il n'appartenait pas au conseil de préfecture de prononcer la réadjudication :

Considérant que l'arrêté attaqué a ordonné la réadjudication, à la folle enchère de l'entrepreneur, des travaux restant à exécuter et prescrit les conditions dans lesquelles il y serait procédé; que, par cette disposition, le conseil de préfecture est sorti de la limite de ses attributions et qu'il y a lieu, de ce chef, d'annuler l'arrêté dont s'agit;

Mais considérant que, postérieurement à cet arrêté, l'administration municipale, dûment autorisée par le préfet, a fait procéder à cette réadjudication; qu'ainsi l'affaire est en état et qu'il y a lieu d'évoquer sur ce point;

Sur le moyen tiré de l'irrégularité de la résiliation en ce qu'elle n'aurait pas été précédée d'une mise en demeure régulière et d'une mise en régie :

Considérant d'une part, qu'il est établi par l'instruction qu'une mise en demeure a été adressée au sieur Prévost conformément à l'article 23 du cahier des charges; que, d'autre part, si ledit cahier permet à l'administration d'ordonner la mise en régie, il ne lui fait pas une obligation de recourir à cette mesure préalablement à la résiliation.

Sur le moyen tiré de ce que le sieur Prévost n'aurait pas encouru la résiliation de son marché :

Considérant que, par suite de son refus de se conformer aux ordres de service de l'architecte, le sieur Prévost avait encouru la résiliation de son marché et que c'est à bon droit que la réadjudication a été ordonnée;

En ce qui concerne l'indemnité mise à la charge du sieur Prévost par application du cahier des charges spécial à son entreprise :

Considérant que la résiliation du marché s'oppose à ce qu'il soit fait application au sieur Prévost de la clause pénale édictée par le cahier des charges spécial de son entreprise en vue de certaines lenteurs dans l'inexécution des travaux, et que, d'ailleurs, la ville de Vannes ne justifie pas avoir éprouvé un dommage appréciable du fait même de la résiliation; qu'ainsi il y a lieu de décharger le requérant des condamnations prononcées contre lui de ce chef par l'arrêté attaqué... (Arrêté réformé : 1° en tant qu'il a ordonné la réadjudication à la folle enchère du sieur Prévost des travaux de menuiserie restant à exécuter; 2° en tant qu'il a fait application audit sieur Prévost de la clause pénale prévue au cahier des charges. Surplus rejeté. Chaque partie supportera les dépens par elle exposés.)

(N° 285)

[3 février 1888]

Travaux publics. — Génie. — Fort de Gérardcourt. — Construction abandonnée. — Indemnité. — (Sieur Pastrie contre Ministre de la guerre).

L'article 66 des clauses et conditions générales du service du génie de 1876, qui règle les conséquences de la cessation absolue des travaux, ne s'applique pas au cas où la construction de l'ouvrage, qui faisait l'objet de l'entreprise, a été totalement abandonnée (*).

Dans ce cas, le droit de l'entrepreneur à indemnité n'est pas réglé par l'article 1794 du Code civil (**). — *Indemnité fixée* ex æquo et bono *sans expertise, en tenant compte des dépenses justifiées, de la dépréciation du matériel, du trouble apporté à l'industrie et de toute autre cause légitime de dédommagement.*

Vu la requête... pour le sieur Pastrie... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 20 février 1884, par lequel le conseil de préfecture de Meurthe-et-Moselle a rejeté sa demande tendant à faire ordonner une expertise à l'effet de rechercher dans quelles conditions le marché a été abandonné par l'administration, si ce marché doit être résilié par application de l'article 1794 du Code civil et d'évaluer l'indemnité due dans un cas ou dans l'autre; — *Ce faisant, attendu* que, si les articles 65 et 66 du cahier des clauses et conditions générales des marchés du génie prévoient certains cas de résiliation et en déterminent les conséquences, cette énumération n'est pas limitative et ne fait pas obstacle à ce que la résiliation puisse avoir lieu, par application de l'article 1794 du Code civil; qu'il y a donc lieu de déterminer, d'après les circonstances, dans quelles conditions la

(*-**) Rapp. 6 juillet 1863 (Charrier, *Ann.* 1863, p. 669). — 18 février 1864 (Moutte, V. *Arr. C. d'Ét*, p. 163). — 27 décembre 1865 (Bacquey, *Ann.* 1866, p. 572). — Dans les circonstances spéciales de l'affaire, on ne se trouvait ni dans le cas de l'article 66 du devis du génie, ni dans celui de l'article 1794 du Code civil; mais le Conseil paraît plutôt appliquer le droit commun, c'est-à-dire l'article 1794, si l'on en juge par l'ensemble des motifs invoqués pour la fixation de l'indemnité qui comprennent implicitement un quantum pour pertes de bénéfices.

résiliation a été prononcée; qu'en fait, le requérant a été déclaré adjudicataire, le 15 octobre 1882, des travaux de construction du fort de Gérardcourt, qui faisait partie du système de défense projeté pour la place de Nancy; que les travaux avaient reçu un commencement d'exécution quand le comité de défense décida, le 13 avril 1882, qu'il n'y avait pas lieu, quant à présent, du moins, de fortifier Nancy; qu'en conséquence, le Ministre de la guerre prescrivit au directeur du génie, par dépêche du 15 avril 1882, de liquider les affaires en suspens et de proposer les mesures convenables pour désintéresser l'entrepreneur, puis, par une seconde dépêche du 26 avril, de restituer à l'entrepreneur son cautionnement; qu'ainsi l'administration ne s'est pas bornée à ordonner l'ajournement ou la cessation des travaux conformément à l'article 66 des clauses et conditions générales, mais qu'elle a entendu mettre fin à l'entreprise; que son intention à cet égard ne résulte pas seulement des décisions ci-dessus indiquées, régulièrement notifiées au requérant, mais aussi de la lettre que lui écrivait le chef du génie le 21 avril 1882, pour l'inviter à venir traiter de la résiliation de son marché et du certificat que lui remettait cet officier le 17 mai 1882 et aux termes duquel «liberté complète est rendue au sieur Pastrie, ex-entrepreneur du fort de Gérardcourt, pour prendre part à de nouvelles adjudications de travaux publics»; dire que les décisions ministérielles des 15 et 21 avril 1882 ont constitué la résiliation du marché; en conséquence, renvoyer les parties devant experts pour fixer l'indemnité dans les termes de l'article 1794 du Code civil; donner acte au requérant de ce qu'il désigne pour son expert M. Tabuteau, ingénieur civil à Paris, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations en défense du Ministre de la guerre... tendant au rejet du pourvoi, attendu que, si l'administration pouvait prononcer la résiliation, par application de l'article 1794 du Code civil, elle n'a pas usé de cette faculté; que la résiliation ne peut résulter que d'une décision expresse, transcrite sur le registre d'ordre, et qu'il n'a été pris aucune décision à cet effet; que la restitution du cautionnement n'est que l'abandon d'une garantie à laquelle l'administration était libre de renoncer, puisqu'elle avait été stipulée dans son intérêt exclusif, et que l'ajournement des travaux rendait pour le moment inutile; que la cessation des travaux laissait à l'entrepreneur, aux termes de l'article 66 des clauses et conditions générales, le choix ou de demander la résiliation avec une indemnité dans laquelle ne serait pas comprise la privation de bénéfices ou de conserver un

droit éventuel à l'exécution des travaux dans le cas où ils seraient repris, et que les communications adressées au requérant par le chef du génie, lesquelles d'ailleurs ne pouvaient en aucun cas engager l'administration, n'ont eu d'autre but que de le mettre à même d'exercer les droits qui lui appartenaient;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil;

Vu l'article 1794 du même Code;

CONSIDÉRANT que le sieur Pastrie demandait au conseil de préfecture d'ordonner une expertise à l'effet de faire évaluer l'indemnité de résiliation à laquelle il prétendait avoir droit, soit par application de l'article 1794 du Code civil, soit en vertu de l'article 66 des clauses et conditions générales du 25 novembre 1876; que, pour rejeter cette demande, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que l'article 1794 du Code civil n'était pas applicable, et sur ce que, aux termes de l'article 66 des clauses et conditions générales, le sieur Pastrie ne pouvait être indemnisé tant qu'il n'aurait pas préalablement demandé la résiliation de son marché;

Considérant que les parties ne se trouvaient dans aucun des cas prévus par les dispositions précitées; qu'en effet, d'une part, le projet de construction du fort de Gérardcourt a dû être abandonné et que le Ministre de la guerre a prescrit de liquider toutes les affaires se rattachant à ce projet, de désintéresser l'entrepreneur et de lui restituer son cautionnement; que, d'autre part, le sieur Pastrie n'avait plus, dans ces circonstances, à demander la résiliation de son marché; qu'il suit de là que c'est à tort que l'arrêté attaqué a rejeté sa demande par application de l'article 66 des clauses et conditions générales;

Mais considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement, et qu'en tenant compte à l'entrepreneur, tant des dépenses dont il a justifié devant l'administration que de la dépréciation de son matériel, du trouble apporté à l'exercice de son industrie et des autres éléments de dédommagement auxquels il peut légitimement prétendre, il sera fait une équitable appréciation de l'indemnité qui lui est due en la fixant à la somme de cent soixante mille francs;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Pastrie a demandé, le 22 mai 1886, l'allocation des intérêts à partir du 15 avril 1882 et les intérêts des intérêts;

Considérant qu'aucune disposition législative ou contractuelle

n'autorise à faire courir les intérêts à partir d'une date antérieure à celle de la demande, et qu'il y a lieu, par application de l'article 1154 du Code civil, de rejeter la demande d'intérêts des intérêts formée le même jour... (Arrêté annulé. L'État paiera au sieur Pastrie, à titre d'indemnité, la somme de 160.000 francs, avec intérêts à partir du 22 mai 1886. Les dépenses seront supportées par l'État. Le surplus est rejeté.)

(N° 286)

[3 février 1888]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Avenue de gares. — Communes. — Chemin vicinal. — (Ministre des travaux publics contre sieur Laparra).

Dégradations à un chemin vicinal non incorporé à une avenue de gare; pas de contravention de grande voirie (*).

Vu le recours du Ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 14 décembre 1886, par lequel le conseil de préfecture du Cantal a renvoyé le sieur Laparra des fins de deux procès-verbaux de contravention de grande voirie dressés contre lui pour avoir enlevé le talus de l'avenue d'accès de la gare d'Aurillac au-devant de sa propriété; — *Ce faisant, attendu* que le conseil de préfecture a considéré à tort la propriété du sieur Laparra comme riveraine, non pas de l'avenue d'accès de la gare, mais du chemin vicinal dévié d'Aurillac à Sansac; qu'au droit de la propriété Laparra se trouve un carrefour formé par l'avenue d'accès et par la partie du chemin d'Aurillac à Sansac, élargi par la compagnie du chemin de fer d'Orléans pour le service de la gare et entretenu exclusivement par elle, la municipalité n'en ayant pas pris charge; que cet emplacement constitue dans son ensemble une dépendance du chemin de fer et fait, dès lors, partie de la grande voirie; condamner le sieur Laparra à 16 francs d'amende et au rétablissement des lieux dans leur état primitif;

Vu les observations en défense du sieur Laparra... tendant au

---

(*) Rapp. 7 août 1886 (Ministre des travaux publics), *Ann.* 1887, p. 288, et le renvoi.

rejet du recours, par les motifs que la voie publique au-devant de sa propriété appartient au chemin vicinal dévié d'Aurillac à Sansac, et que la circonstance que le chemin, à cet endroit, a été élargi par la compagnie et est entretenu par elle ne saurait le transformer en une dépendance de la grande voirie;

Vu les lois des 29 floréal an X et 15 juillet 1845;

Vu l'ordonnance du Roi du 4 août 1731 ;

CONSIDÉRANT que le Ministre des travaux publics n'établit pas que la partie de la traversée du chemin vicinal d'Aurillac à Sansac, sise au droit de la propriété du sieur Laparra, ait été incorporée dans l'avenue d'accès de la gare d'Aurillac et fasse dès lors partie de la grande voirie; qu'ainsi il n'est pas fondé à demander l'annulation de l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a renvoyé le sieur Laparra des fins des procès-verbaux de contravention de grande voirie dressés contre lui pour avoir enlevé le talus qui borde au-devant de son immeuble le chemin vicinal précité... (Rejet.)

(N° 287)

[10 février 1888]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales dues par l'entrepreneur de la construction d'un chemin de fer, évaluées en tenant compte des distances parcourues et du poids des chargements et du droit qu'a toute personne de se servir des chemins dans les conditions ordinaires de leur destination (*). *— Comptage par moyennes* (*voyez la note*). — (Sieurs Ythier et autres.)

(Recours contre un arrêté du 14 décembre 1886; Yonne; sub-

(*) « Dans le département de l'Yonne, les comptages se font trois fois par semaine sur certains chemins vicinaux et tous les jours non fériés sur ceux qui sont le plus fréquentés. Les cantonniers ont pour mission de pointer au passage les colliers chargés en distinguant ceux qui s'appliquent aux voitures à voyageurs, à l'agriculture et au roulage. Un poids moyen minimum par collier chargé comprenant le véhicule et le chargement est adopté pour chaque nature de transports. Si le comptage n'a lieu que tous les deux jours, on suppose que le total trouvé est le même pour les autres jours. Ce mode de procéder, qui est aujourd'hui généralement adopté, permet d'obtenir des résultats se rapprochant sensiblement de la vérité. Il a d'ailleurs reçu la sanc-

ventions spéciales de 3.200 francs pour dégradations extraordinaires causées en 1883 aux chemins de grande communication nos 11 et 86);

Vu la loi du 21 mai 1836;

CONSIDÉRANT que les transports des sieurs Ythier, Sombardier et Bérault, en 1883, ont causé des dégradations extraordinaires aux chemins de grande communication nos 11 et 86;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, d'une part, on n'a fait entrer en compte, pour le calcul des subventions spéciales dues par les requérants, pour l'année 1883, que les dépenses afférentes aux dégradations causées pendant ladite année; que, d'autre part, le conseil de préfecture a tenu compte des diverses circonstances dans lesquelles ont été effectués leurs transports, notamment des distances parcourues et du poids des chargements; qu'il a également tenu compte du droit des requérants de se servir des chemins dans les conditions ordinaires de leur destination; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture de l'Yonne, en fixant à 1.250 francs pour le chemin n° 11 et à 1.950 francs pour le chemin n° 86 les subventions spéciales qui doivent être mises à la charge des sieurs Ythier, Sombardier et Bérault, a fait une juste évaluations des dégradations causées par leurs transports... (Rejet.)

(N° 288)

[10 février 1888]

Travaux publics. — Honoraires d'architecte. — Ville de Paris. — Abattoirs et marchés aux bestiaux de La Villette. — (Dames Janvier contre Ville de Paris.)

Le créancier qui touche à la caisse municipale, sans faire de réserve, le mandat qui lui a été délivré, ne devient pas recevable à discuter par la voie contentieuse le montant de sa créance s'il ne résulte pas des termes du mandat qu'il ait été

---

tion du Conseil d'État dans deux instances engagées par des entrepreneurs appartenant au département de l'Yonne. [Voy. 7 avril 1885, Girard et Amiot (*Arr. du C. d'Ét.*), p. 758. — 24 décembre 1886, Ythier, p. 919 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)]. J'estime par suite que le tonnage obtenu par l'administration présente toutes les garanties désirables d'exactitude... » (Avis du ministre de l'intérieur.)

délivré pour solde définitif. — Les renonciations ne se présument pas.

En présence d'un arrêté du préfet de la Seine du 31 *mars* 1860 *portant que « les architectes chargés de travaux pour le compte de la ville... n'auront plus droit pour l'avenir qu'aux traitements et indemnités fixes, réglés par le présent arrêté, mais ils pourront, comme tous les agents de service, obtenir des indemnités exceptionnelles pour travaux extraordinaires, en vertu de décisions spéciales, » un architecte est recevable à débattre devant la juridiction contentieuse le chiffre de l'indemnité exceptionnelle qui lui a été accordée par décision spéciale pour travaux exécutés dans les conditions de cet article.*

Supplément d'indemnité de 25.000 *francs accordé à l'architecte.*

En présence d'un arrêté du préfet de la Seine en date du 30 *juin* 1871 *portant qu'au cas où l'administration confierait des travaux neufs aux architectes d'arrondissement il leur sera alloué des honoraires proportionnels, — décidé que le chiffre de ces honoraires devrait être fixé à* 1 1/2 *p.* 100 *suivant la commune intention des parties.*

Intérêts, intérêts des intérêts.

Vu la requête des dames Janvier... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté du 1er août 1882, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a rejeté leur demande en paiement de diverses sommes dues par la ville de Paris au sieur Janvier, architecte, leur auteur, pour ses honoraires et déboursés dans la construction des abattoirs et du marché aux bestiaux de la Villette; — *Ce faisant...*;

Vu les observations en défense produites pour la ville de Paris tendant au rejet du pourvoi;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur la fin de non-recevoir *tirée de ce que le sieur Janvier aurait donné quittance sans protestation ni réserve :*

Considérant que les renonciations ne se présument pas; qu'il ne résulte pas des termes du mandat qui a été quittancé par le sieur Janvier que ce mandat lui ait été délivré pour solde définitif; que, dans ces circonstances la ville ne justifie pas que le sieur Janvier soit non recevable à contester le montant des sommes qui lui ont été allouées;

En ce qui concerne les travaux exécutés antérieurement au 30 *juin* 1871 *:*

Sur le moyen tiré de ce qu'aux termes de l'article 10 de l'arrêté préfectoral du 31 mars 1860 l'architecte serait sans droit pour exiger le paiement d'une indemnité :

Considérant qu'en disposant que les architectes pourront obtenir en sus de leur traitement fixe et par décision spéciale des indemnités exceptionnelles à raison des travaux extraordinaires dont ils auront été chargés, l'article susvisé ne peut avoir pour effet d'interdire tout débat par la voie contentieuse sur le règlement desdites indemnités; qu'ainsi les requérantes étaient recevables à soutenir que l'indemnité exceptionnelle de 72.000 francs allouée par décision spéciale à leur auteur était insuffisante et à demander au conseil de préfecture et par voie d'appel au Conseil d'État de la fixer à un chiffre supérieur;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en tenant compte de l'importance des travaux exécutés, des usages suivis et de l'ensemble des circonstances de la cause, il sera fait une équitable appréciation de l'indemnité dont s'agit en allouant aux ayants droit du sieur Janvier la somme de 25.000 francs à titre de supplément d'indemnité exceptionnelle dû à leur auteur;

En ce qui concerne les travaux exécutés postérieurement au 30 juin 1871 :

Considérant que l'arrêté du 30 juin 1871 dispose que dans le cas où la ville confierait des travaux neufs aux architectes d'arrondissement il leur sera alloué des honoraires proportionnels; que, si le taux desdits honoraires n'a pas été fixé par cet arrêté, il résulte de l'instruction que le taux de 1f,50 p. 100 qui a servi de base aux honoraires alloués au sieur Janvier pour les travaux exécutés pendant cette période est conforme à la commune intention des parties et aux usages suivis par la ville de Paris en cette matière;

Sur les intérêts :

Considérant que les requérantes ont demandé à la date du 29 novembre 1882 les intérêts des sommes qui leur seraient allouées et qu'il y a lieu de déclarer lesdites sommes productives d'intérêts à compter de ce jour; qu'elles ont demandé à la même date les intérêts des intérêts et qu'il n'y a pas lieu de faire droit à leur demande sur ce point;

Considérant qu'aux dates des 16 février 1886 et du 21 mars 1887 les requérantes ont renouvelé leur demande; qu'à chacune de ces époques il leur était dû plus d'une année d'intérêts; que, par suite, il y a lieu de décider conformément à l'article 1154 du

Code civil que les intérêts échus à ces dates seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêt à compter des 16 février 1886 et 21 mars 1887... (La ville de Paris est condamnée à payer aux requérantes une somme de 25.000 francs en sus des indemnités exceptionnelles allouées au sieur Janvier pour travaux extraordinaires exécutés avant le 30 juin 1871 avec intérêt de cette somme à partir du 29 novembre 1882 et intérêts des intérêts à dater des 16 février 1886 et 21 mars 1887. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions des requérantes rejeté. Dépens du présent pourvoi et ceux exposés devant le conseil de préfecture mis à la charge de la ville de Paris.)

(N° 289)

[10 février 1888]

Travaux publics. — Dommages. — Compétence. — Interprétation du contrat. — Cession amiable de terrains. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre Choulet, Picot et Cᵉ.)

Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une demande en indemnité formée par un usinier contre une compagnie de chemins de fer, à raison des inondations causées à son usine par l'exécution du remblai de la voie ferrée.

Mais si la compagnie prétend qu'aux termes d'un acte de vente de terrains passé entre elle et les auteurs du demandeur elle a été affranchie de l'obligation d'indemniser l'usinier dudit dommage, le conseil de préfecture n'a pu, sans excéder sa compétence, interpréter le sens et la portée de cette convention. — L'interprétation préjudicielle de cet acte doit être renvoyée à l'examen de l'autorité judiciaire (*).

Vu la requête... pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 21 février 1884, par lequel le conseil de préfecture d'Alger s'est déclaré compétent pour connaître de la demande en dommages-intérêts intentée par les

(*) Voy. Table générale 1875-1884, vᵒ Travaux publics, p. 793 (*Rec. des Arr. du Conseil d'État*).

sieurs Choulet, Picot et Cᵉ..., à raison de l'inondation qu'aurait éprouvé leur usine et dont ils attribuaient la cause à l'existence des ouvrages du chemin de fer; — *Ce faisant*... déclarer que le conseil de préfecture était incompétent pour connaître de la demande des sieurs Choulet, Picot et Cᵉ, et condamner les requérants aux dépens;

Vu les observations en défense des sieurs Choulet, Picot et Cᵉ... tendant au rejet du pourvoi, par le motif que la cause des dommages invoqués par les requérants est l'existence du remblai du chemin de fer; que les sieurs Choulet et Picot n'allèguent pas que la convention passée par leur auteur, en 1866, avec la compagnie, n'ait pas été exécutée par celle-ci; qu'ils ne se plaignent pas de l'insuffisance des travaux fait par elle, en vertu de ce contrat, mais bien de l'existence du chemin de fer, cause première de l'inondation qu'ils subissent; qu'ainsi le conseil de préfecture était compétent pour connaître de leur réclamation; qu'en outre, il n'avait pas à renvoyer à l'autorité judiciaire l'interprétation de ce contrat, les termes en étant clairs et ne contenant de renonciation à toute indemnité de la part de leur auteur que pour les dommages déjà subis; condamner la compagnie demanderesse aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Considérant que la demande en indemnité formée par les requérants est fondée sur des dommages causés à leur usine par l'envahissement des eaux dont le remblai du chemin de fer aurait empêché l'écoulement; que, dès lors, le conseil de préfecture était compétent, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, pour connaître de cette réclamation;

Mais considérant que la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée soutenait qu'elle était affranchie de l'obligation d'indemniser les usiniers en vertu d'une convention se rattachant à un acte de vente passé entre elle et leur auteur à la date du 23 avril 1866; que, dans ces circonstances, il n'appartenait qu'à l'autorité judiciaire d'interpréter le sens et la portée de ladite convention; que, dès lors, le conseil de préfecture devait surseoir à statuer jusqu'après la décision de l'autorité judiciaire... (Arrêté annulé en tant qu'il a statué sur le sens et la portée de la convention intervenue le 21 avril 1886. Renvoi des parties devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra après que l'autorité judiciaire aura interprété la convention précitée. Dépens à la charge des sieurs Choulet, Picot et Cᵉ. Surplus rejeté.)

TRIBUNAL DES CONFLITS

(N° 290)

[23 janvier 1886]

Conflits (Procédure). — Ordonnance de référé statuant à la fois sur la compétence et sur le fond avant l'expiration du délai de quinzaine. — Faculté pour le préfet d'élever néanmoins le conflit devant le tribunal civil dans ce délai. — Ord. 1er juin 1828, art. 8 (*). — (Sieurs Serra et d'Ortoli.)

Travaux publics. — Chemins vicinaux. — Construction d'un aqueduc. — Dommage. — Inondation. — Demande d'expertise par voie de référé devant le président du tribunal civil. — Incompétence. — Conflit confirmé.

Le juge des référés n'est compétent pour statuer par provision et ordonner une expertise que dans les matières où le tribunal civil est lui-même compétent pour statuer sur le principal et au fond (**).

(*) Voy. 14 janvier 1880 (Frères des écoles chrétiennes) p. 19, ordonnance de référé statuant à la fois sur la compétence et sur le fond (*Rec. des Arr. du C. d'Etat*); — 26 février 1881 (Denis et Pion), p. 245 (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*), nécessité de deux jugements distincts. — La prétention des demandeurs était que, la décision judiciaire ayant reçu son exécution, l'arrêté de conflit intervenu postérieurement devait être considéré comme inutile et inopportun. Mais le Ministre de l'intérieur répondait avec raison que ce serait ne pas tenir compte de la disposition finale ne l'article 8 et autoriser les tribunaux à annihiler l'exercice des attributions de l'administration par un jugement précipité, rendu en dehors des formes et des délais prescrits.

(**) Sur l'incompétence de l'autorité judiciaire et spécialement du juge des référés pour mettre obstacle à l'exécution d'actes administratifs, pour ordonner la constatations des dommages causés par cette exécution et pour allouer des indemnités. Voy. les affaires des congrégations dissoutes et dispersées par mesure administrative, 14 janvier 1880, p. 19; — 15, 22, 29 janvier, 19 et 26 février 1881, p. 75, 109, 140, 206, 242. — Voy. *Conférences* de M. Aucoc, t. 1, 2e édition, p. 642, n° 402. — Pour les constatations urgentes et le référé administratif, V. *Traité de la juridiction administrative*, par M. Laferrière, t. 1, p. 329 (*Rec. des Arr. du C. d'Etat*).

C'est au conseil de préfecture qu'il appartient de connaître des torts et dommages causés par des travaux publics, soit qu'ils proviennent du fait personnel des entrepreneurs, soit qu'ils proviennent du fait de l'administration, malgré les termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII (*).

Vu l'arrêté, en date du 15 octobre 1887, par lequel le préfet du département de la Corse a élevé le conflit d'attributions sur une ordonnance de référé, rendue le 3 du même mois, par le juge faisant fonctions de président du tribunal civil de Sartène, dans une instance engagée par les sieurs Serra (Jean-François) et d'Ortoli (Jean-Baptiste), domiciliés en la commune de Sartène, contre le maire de cette commune et l'agent voyer en chef du département;

Vu la requête, en date du 29 septembre 1887, dans laquelle Serra et d'Ortoli prétendaient qu'une vigne, dont ils sont le premier, propriétaire, et le second, fermier, au quartier de Saint-Sébastien était complètement inondée à l'époque des fortes pluies, par suite de la construction d'un aqueduc à la jonction des chemins vicinaux d'intérêt commun n° 47 et ordinaire n° 8; que, notamment, le jour même, et dans la nuit précédente, les eaux déversées par cet aqueduc avaient occasionné des ravines profondes dans la vigne et causé de grands dégâts aux raisins non encore récoltés, — c'est pourquoi ils demandaient au président du tribunal de Sartène l'autorisation d'assigner à comparaître devant lui, le 3 octobre, en état de référé, le maire de la commune et l'agent voyer en chef du département pour, au principal, voir renvoyer les parties à se pourvoir, et cependant, dès à présent, voir dire que, par trois experts, les dommages de toute nature causés par l'inondation à la vigne et à la récolte seraient évalués, pour, ensuite, les requérants en répéter le montant contre la voirie vicinale et la commune de Sartène;

Vu l'assignation donnée au maire et à l'agent voyer en chef...;

Vu le mémoire en déclinatoire présenté par le préfet de la Corse;

Vu... (conclusions du procureur de la République de Sartène, tendant à ce qu'il fût statué conformément au déclinatoire);

(*) Si nous posons ici cette question depuis longtemps résolue, c'est qu'elle était de nouveau soulevée par le juge des référés dans l'ordonnance dont la décision ci-dessus donne le texte et que, d'ailleurs, le tribunal des conflits y a répondu incidemment dans un considérant. — (V. *Conférences* de M. Aucoc, t. 2, 2e édition, p. 421, n° 752.)

Vu l'ordonnance, en date du 3 octobre, par laquelle le juge faisant fonctions de président : attendu qu'aux termes des articles 806 et suivants du Code de procédure, le juge du référé a le droit de statuer provisoirement, sans aucun préjudice au principal, sur tous les cas d'urgence, même en matière administrative, alors qu'il ne s'agit que de prescrire des actes d'instruction; attendu, d'ailleurs, que l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII attribue au conseil de préfecture la connaissance des réclamations des particuliers qui se plaindraient des torts et dommages procédant du fait des entrepreneurs et non du fait de l'administration, et qu'en l'espèce, il ne s'agit pas, d'après la demande, d'un fait reproché à l'entrepreneur, mais bien d'un fait imputé à l'administration ; — renvoie les parties à se pourvoir, et cependant, par provision, ordonne que, par un expert, il sera procédé le jour même à la visite et vérification de la vigne à Saint-Sébastien, avec mission audit expert de rechercher les causes de l'inondation de la vigne et de déterminer le montant des dommages subis par les demandeurs ;

Vu... (réquisitions à fin de sursis, par le procureur de la République et ordonnance conforme rendue par le président du tribunal) ;

Vu... (pièces constatant l'accomplissement des formalités) ;

Vu la lettre de M. le Ministre de l'intérieur à son collègue du département de la justice estimant qu'il y a lieu de confirmer l'arrêté de conflit ;

Vu les lois des 16-24 août 1790 et 10 fructidor an III; les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Vu l'article 806 du Code de civile procédure;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831 ;

Sur la régularité du conflit :

Considérant que l'article 8 de l'ordonnance du 1er juin 1828 permet d'élever le conflit, non seulement lorsque la décision intervenue s'est bornée à rejeter le déclinatoire, mais encore lorsqu'il a été passé outre au jugement du fond avant l'expiration du délai de quinzaine fixé par ledit article; que le juge faisant fonctions de président du tribunal de Sartène n'a donc pu, en se prononçant à la fois sur la compétence et sur l'objet même du référé, enlever au préfet son droit de revendication ;

Au fond :

Considérant que l'action intentée par Serra et d'Ortoli avait pour but la réparation de dégâts occasionnés à leur propriété par suite de l'exécution de travaux publics ;

Considérant, d'une part, qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, il appartient au conseil de préfecture de connaître des torts et dommages provenant tant du fait personnel des entrepreneurs que du fait de l'administration;

Considérant, d'autre part, que le juge du référé n'est compétent pour statuer par provision que dans les matières où le tribunal dont il fait partie serait compétent lui-même pour statuer sur le principal et au fond;

Considérant, dès lors, que c'est à bon droit que le préfet de la Corse a reconnu le renvoi de la demande d'expertise à l'autorité administrative... (Arrêté de conflit confirmé. Sont considérée comme non avenus : 1° l'ordonnance de référé du 3 octobre 1887; 2° l'exploit d'assignation du 29 septembre précédent.)

(N° 291)

[23 janvier 1888]

Travaux publics. — Voirie (Grande). — Canaux. — Concessionnaires. — Inexécution des conditions. — Mise sous séquestre. — Actes dommageables reprochés à l'ingénieur des ponts et chaussées chargé de la gestion. — Fait prétendu personnel. — Compétence. — Conflit confirmé. — (Sieur Foureau contre sieur Allard.)

Un ingénieur nommé séquestre d'un canal de navigation, dont les concessionnaires négligeaient d'assurer l'entretien mis à leur charge par le décret de concession, s'est opposé à l'enlèvement d'arbres accrus sur les bords du canal et vendus à des tiers avant la mise sous séquestre. — Les acquéreurs ont assigné devant le tribunal civil leurs vendeurs, qui ont, à leur tour, appelé en garantie l'ingénieur comme ayant excédé ses pouvoirs d'administrateur et commis une faute personnelle. — L'autorité judiciaire n'est pas compétente (*). *— Cet ingénieur a*

(*) Dans le sens de l'annulation du conflit, les concessionnaires prétendaient que s'ils avaient vendu une certaine quantité d'arbres accrus sur les bords du canal, c'était pour se mettre en mesure de satisfaire aux ordres de l'administration qui trouvait insuffisantes les réparations faites par eux. C'est alors que l'ingénieur a provoqué un décret qui plaça la concession sous séquestre et le nomma lui-même séquestre, en lui donnant le droit de percevoir les revenus,

agi en sadite qualité et comme administrateur du séquestre, sous l'autorité du ministre (*). — *En outre, c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de statuer sur les difficultés entre les concessionnaires de travaux publics et l'administration* (**).

---

notamment le prix de la vente des arbres. Mais, au lieu de se conformer à ces prescriptions, l'ingénieur arrêta l'exploitation, licencia les ouvriers, et fit mettre en pile le bois déjà exploité. Or, son droit se bornait à toucher le prix. La vente étant déjà réalisée, il devait en accepter l'exécution : il a donc agi contrairement à ses instructions et excédé ses pouvoirs.

Le tribunal de Loudun a déclaré qu'il s'agissait d'interpréter le décret du 20 novembre 1886 et de rechercher si les actes accomplis par le sieur Allard l'ont été conformément à la mission que ce décret lui conférait. Que l'on discute sur les droits qui découlent d'un acte de l'autorité, qu'il s'agisse d'un litige que soulève un acte fait par un agent de l'Etat en exécution d'un décret organisant un service public, ou que l'on veuille interpréter un acte administratif, c'est l'autorité administrative qui a compétence.

(*) Rapp. les arrêts suivants : 3 août 1849 (Usquin), p. 480 (*Rec. du C. d'Etat*), compétence du conseil de préfecture pour interpréter le sens et la portée d'un décret de concession ; — 5 mai 1830 (Sambre canalisée), p. 427 (*Rec. du C. d'Ét.*), même compétence pour apprécier les conséquences du défaut d'entretien d'un canal ; — 22 janvier 1863 (Œuvre des Alpines), *Ann.* 1863, p. 240 ; annulation par le Conseil d'Etat, pour excès de pouvoirs, d'un arrêté préfectoral qui avait méconnu le sens et la portée d'un décret plaçant l'entreprise sous séquestre.

(**) Sur ce point, rapp. par analogie : 8 février 1873 (Blanco), *Ann.* 1874, p. 162; action dirigée contre les employés comme coauteurs et contre l'Etat comme civilement responsable de ses employés : le conflit confirmé ne revendiquait la connaissance de l'action qu'en tant qu'elle était dirigée contre l'Etat, laissant à l'autorité judiciaire le débat entre le sieur Blanco et les ouvriers ; — 17 janvier 1880 (Bruno), *Ann.* 1880, p. 1096; action contre un entrepreneur et un conducteur des ponts et chaussées, accusés d'avoir donné un ordre imprudent et de n'en avoir pas surveillé l'exécution, conflit élevé et confirmé en ce qui touche le conducteur, pour lequel l'Etat, intervenant dans l'instance, avait déclaré prendre fait et cause : Voy., sur cette question, les objections formulées par M. le commissaire du gouvernement Desjardins ; — 13 mars 1880 (Bouhelier), p. 307 (*C. d'État.*), action contre un entrepreneur et une ville, conflit confirmé seulement à l'égard de la ville ; voy. les notes ; — 17 avril 1886 (Mougin), *Ann.* 1886, p. 680 ; action contre un ouvrier et un conducteur des ponts et chaussées, conflit confirmé à l'égard de ce dernier ; — 15 mai 1886 (conflit Bordelier), *Ann.* 1886, p. 702; action contre des entrepreneurs et une compagnie de chemin de fer civilement responsable, compétence judiciaire sur cette double action ; — 5 juin 1886 [conflit Pichat, (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)], compétence judiciaire entre les ouvriers et la commune qui les emploie ; — 5 juin 1886 (Hanet-Cléry), p. 503, (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*) ; action contre le commandant d'une colonie pour droits de douane perçus en trop et vente de marchandises, conflit confirmé, voy. les arrêts en note ; — Voy. encore conflit Neveux, pose de fils téléphoniques, compétence judiciaire fondée sur ce qu'un arrêté préfectoral n'avait pu créer une servitude de ce genre sans empiéter sur le domaine du

Conflits (Procédure en matière de). — Conflit élevé régulièrement dans la quinzaine de l'acte d'appel, sans nouveau déclinatoire proposé et sans que l'autorité judiciaire ait affirmé sa compétence (Question non soulevée dans l'affaire, mais application implicite de l'article 8 *de l'ordonnance du* 28 *juin* 1828) (*).

Vu l'arrêté, en date du 21 octobre 1887, par lequel le préfet du département de la Vienne a élevé le conflit d'attributions dans les instances pendantes, devant la Cour d'appel de Poitiers, entre les sieurs Anatole et Albert Foureau et la dame Berthe Foureau, épouse du sieur Constant Sounat, d'une part, et le sieur Allard, ingénieur en chef des ponts et chaussées, administrateur du séquestre du canal de la Dive et du Thouet, d'autre part;

Vu l'assignation, en date du 15 mars 1887, donnée à la requête des sieurs et dame Foureau, devant le tribunal de Loudun, au sieur Alard, pris en son nom personnel et, en tant que de besoin, en sa qualité de séquestre du canal de la Dive et du Thouet, nommé par décret du 20 novembre 1886, à l'effet de s'entendre condamner à indemniser les requérants de toutes les condamnations qui pourraient être prononcées contre eux au profit des sieurs Rambaud et Elie dans l'instance engagée par ceux-ci contre les requérants, par suite de la non-livraison de bois par eux vendue, à l'exploitation et à la livraison desquels le sieur Allard s'est opposée ; s'entendre, en outre, condamner à payer aux sieurs et dame Foureau 5.000 francs de dommages-intérêts pour le préjudice à eux causé à raison de chacune desdites instances;

Vu le mémoire en déclinatoire présenté par le préfet, le 8 avril 1887, tendant à ce que le tribunal se déclare incompétent sur l'instance introduite contre l'État dans la personne de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées;

---

législateur, et ne saurait dès lors avoir le caractère d'un acte administratif. — Pour la distinction entre les cas où un acte annulable ou même annulé perd ou conserve ce caractère, voy. le *Traité de la juridiction administrative* de M. Laferrière, t. 1, p. 431. — Pour la compétence sur les difficultés entre l'administration et les concessionnaires de travaux publics, voy. les arrêts cités par M. Aucoc, *Conférences*, 2e édition, t. 2, p. 378, n° 713, et les mots Interprétation et Travaux publics, 1re Table décennale, p. 433 et 611; — 2e Table 1859-1874, t. 2, p. 258 et 591; — 3e Table, p. 640 et 890.

(*) Voy. l'exposé de la jurisprudence sur cette question, par M. Boulatignier, v° Conflit, *Dictionnaire de Blanche*, 2e édition, p. 551, et l'article de M. Reverchon, *Dictionnaire de Block*, 2e édition, v° Conflit, n° 90.

(Extrait du *Rec. des Arr. du C. d'Etat.*)

Vu les conclusions présentées par les sieurs et dame Foureau, le 4 mai 1887, et tendant à ce qu'il plaise au tribunal donner acte aux requérants de ce qu'ils n'entendent poursuivre le sieur Allard qu'en son nom personnel et à raison de faits qui ne rentraient pas dans les pouvoirs qui lui avaient été conférés; en conséquence, se déclarer compétent;

Vu les conclusions du ministère public, tendant à ce que le déclinatoire soit admis;

Vu les jugements, en date du 4 juin 1887, par lesquels le tribunal de Loudun se déclare incompétent pour statuer sur la demande introduite par les consorts Foureau contre Allard;

Vu les actes d'appel, en date du 12 octobre 1887;

Vu... (réquisition du procureur général, tendant à ce qu'il soit sursis à toute procédure; arrêt de la Cour de Poitiers prononçant le sursis);

Vu... (pièces constatant l'accomplissement des formalités);

Vu... (observations du ministre des travaux publics);

Vu... (observations présentées par les consorts Foureau, tendant à l'annulation de l'arrêté de conflit);

Vu les autres pièces produites, notamment les arrêts du Conseil d'État du roi des 5 novembre 1776, 12 juin 1781, 1er mai 1787, relatifs à la concession du canal de la Dive et du Thouet, ainsi que le décret du 20 novembre 1886, mettant la concession sous séquestre et nommant l'ingénieur en chef des ponts et chaussées chargé du service du département de Maine-et-Loire, administrateur du séquestre;

Vu la loi des 16-24 août 1790 et celle du 16 fructidor an III;

Vu les ordonnances du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831; le règlement d'administration publique du 26 octobre 1849 et la loi du 24 mai 1872;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que les consorts Foureau ont déclaré intenter leur action contre Allard personnellement, à raison de ce que les actes qui leur auraient fait grief ne rentraient pas dans les pouvoirs qui lui avaient été conférés par l'administration supérieure;

Mais considérant qu'Allard a agi comme ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé, aux termes du décret du 20 novembre 1886, et sous l'autorité du ministre, d'administrer le séquestre du canal de la Dive et du Thouet; — que les consorts Foureau n'articulait aucun fait étranger à l'exercice de ces fonctions qui soit de nature à constituer la faute et à engager la responsabilité personnelle d'Allard;

Considérant, d'autre part, qu'il n'appartient qu'à l'autorité administrative de statuer sur les difficultés qui s'élèvent entre les concessionnaires de travaux publics et l'administration, relativement à leurs droits et obligations respectifs, non plus que de déterminer le sens et la portée tant des actes de concession que des actes émanés de l'administration supérieure pour assurer l'exécution des conditions de l'entreprise ; — Que, par tous ces motifs, c'est avec raison que le préfet a élevé le conflit dans l'instance introduite par les sieurs Foureau contre ledit Allard... (Arrêté de conflit confirmé. Sont annulés les actes d'appel du 12 octobre 1887.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 292)

[18 décembre 1888]

Pêche fluviale. — Gardes particuliers. — Nouvelle disposition à insérer dans l'article 19 du cahier des charges relatif à l'adjudication du droit de pêche.

Monsieur le Préfet, par une circulaire du 9 octobre 1886, un de mes prédécesseurs a prescrit de compléter l'article 19 du cahier des charges-type, qui sert de base à l'adjudication du droit de pêche dans les rivières navigables et flottables ainsi que dans les canaux et rivières canalisées appartenant à l'État, par l'addition d'un paragraphe ainsi conçu :

« Le Ministre des travaux publics pourra exiger de l'adjudicataire qu'il révoque ceux de ses gardes particuliers que l'administration jugerait indigne de continuer leurs fonctions en raison de manquements graves à leur devoir professionnel. Dans un délai de quinze jours à partir de la notification à lui faite de la décision ministérielle, l'adjudicataire devra justifier devant le préfet qu'il a prononcé la révocation exigée, faute de quoi le bail sera, de plein droit, immédiatement résilié sans indemnité. »

Mon attention a été appelée sur le parti que pourraient tirer de cette clause additionnelle les fermiers de pêche qui, après avoir, dans le feu des enchères, poussé le prix de leur cantonnement à un chiffre exagéré, désireraient ensuite se soustraire à leurs engagements. Il leur serait facile, en effet, à la faveur de cette clause, d'obtenir, par un moyen détourné, la résiliation pure et simple de leur bail.

Afin d'éviter que des supercheries de ce genre puissent se produire, j'ai décidé que dorénavant on ajouterait au paragraphe précité de l'article 19 du cahier des charges la disposition suivante :

« ..... *et il sera procédé à une nouvelle adjudication du cantonnement à la folle enchère du fermier évincé.* »

Il est bien entendu que cette disposition nouvelle ne pourra

être introduite dans les cahiers des charges qu'au fur et à mesure du renouvellement des baux de pêche actuellement en cours.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs chargés d'un service de pêche.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. MONTAUD.

(N° 293)

[18 décembre 1888]

Ingénieurs des ponts et chaussées et des mines. — Mission d'expert.

Monsieur l'Ingénieur en chef, aux termes de la circulaire du 30 octobre 1886, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines ne doivent pas accepter la mission d'expert avant d'en avoir référé à l'administration supérieure et avoir obtenu son assentiment.

Il arrive souvent que les ingénieurs, en formulant leur demande, se bornent à faire connaître les noms des deux parties en cause, sans donner de détails sur la nature de l'instance engagée. L'administration est alors obligée, pour être à même de prendre une décision, de réclamer des renseignements complémentaires, et il en résulte des retards préjudiciables à la marche de l'affaire.

Je vous prie, en conséquence, lorsque vous aurez à présenter une demande de ce genre, de vouloir bien fournir des indications précises sur la cause du litige, la situation des parties et sur la question de fait soumise à votre appréciation.

Si la demande émane de l'un des ingénieurs ou agents placés sous vos ordres, vous voudrez bien vous assurer, avant de la transmettre, qu'elle renferme les renseignements nécessaires.

Je vous adresse ci-joint quelques exemplaires de la présente circulaire, que je vous prie de porter à la connaissance du personnel de votre service.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
D. MONTAUD.

PERSONNEL

(N° 294)

Novembre 1888

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

Arrêté du 29 octobre. — M. **Longuet** (Jean), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, est nommé Sous-Ingénieur pour prendre rang à dater du 1er novembre 1888.

Idem. — M. **Saenz** (Henri), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, est nommé Sous-Ingénieur pour prendre rang à dater du 1er janvier 1889.

2° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Vidalot** (Daniel), Ingénieur en Chef de 1re classe	6 nov. 1888
M. **Longuet** (Jean), Sous-Ingénieur	1er janv. 1889

3° DÉCISIONS DIVERSES

Arrêté du 25 octobre 1888. — La ligne de Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis — Contrôle des travaux de superstructure — (M. **Daigremont**, Ingénieur en Chef à Limoges), répartie en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire (MM. **Boutteville**, Ingénieur ordinaire à Clermont-Ferrand, et **Aubert**, Conducteur faisant fonctions d'Ingénieur à Mauriac) sera comprise en entier dans les attributions de M. **Boutteville**.

Arrêté du 29 octobre. — M. **Lesecq-Destournelles**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est

remis en activité et attaché, à la résidence d'Évreux, au service ordinaire du département de l'Eure (arrondissement du Sud-Est) — et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Cordier** — 1[er] arrondissement : Lignes d'Évreux à Verneuil, de Saint-Georges à Évreux et d'Évreux-Ville à Évreux-Navarre, en remplacement de M. **Lion**, mis en service détaché.

Arrêté du 29 octobre. — M. **Saenz** (Henri) Sous-Ingénieur, à Ajaccio, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Oloron (Basses-Pyrénées) et attaché, en outre, au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour (4[e] section), en remplacement de M. **Longuet**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 30 octobre. — M. **Huet** (Jules), Ingénieur ordinaire de 3[e] classe provisoirement détaché dans le service de la navigation de la Seine — 4[e] section, est mis, à titre temporaire, à la disposition de M. l'Inspecteur Général du 2[e] arrondissement d'inspection.

M. **Huet** reste d'ailleurs détaché au service de la 4[e] section de la navigation de la Seine.

Idem. — M. **Pendaries**, Élève-Ingénieur de 3[e] classe est admis à la 2[e] classe.

Arrêté du 6 novembre. — M. **Delage**, Ingénieur ordinaire de 3[e] classe attaché, à la résidence de Mende, aux services de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en Chef **Lefranc** et **Lordereau**, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Digne et du 1[er] arrondissement (Ligne de Digne à Nice — section de Digne à Barrême) du service de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en Chef **Dyrion**, en remplacement de M. **Faure**, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — L'emploi d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées occupé, à la résidence de Mende, par M. **Delage**, est supprimé.

Les lignes de Monastier à Mende (M. **Lefranc**, Ingénieur en Chef) et de Mende au Puy — section de Mende à La Bastide (M. **Lordereau**, Ingénieur en Chef, au Puy) actuellement confiées à M. **Delage**, sont rattachées aux attributions de M. **Lamothe**, Ingénieur ordinaire de 3[e] classe à Marvejols.

Arrêté du 9 novembre. — M. **Debray**, Ingénieur ordinaire de 1[re] classe, à Paris, est nommé Professeur-adjoint du Cours de Chimie appliquée à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

M. **Debray** conserve d'ailleurs ses attributions actuelles.

Arrêté du 10 novembre. — M. **Courtois**, Ingénieur en Chef de 2[e] classe, chargé du service ordinaire du département des

Hautes-Alpes, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. Vidalot, admis à faire valoir ses droits à la retraite :

1° Service ordinaire du département de la Haute-Garonne;

2° Contrôle du canal du Midi;

3° Études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Garonne (1re section), et des bassins de l'Ariège, de l'Arize et du Salat (1re et 2e sections).

Arrêté du 10 novembre. — M. Périer, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Montpellier, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Parlier, est chargé du service ordinaire du département des Hautes-Alpes, en remplacement de M. Courtois.

M. Périer remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — Le service des études du canal du Nord sur Paris, actuellement confié à M. Peslin, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Douai, est réorganisé ainsi qu'il suit :

1re SECTION. — Partie comprise dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais :

M. Peslin, Ingénieur en Chef de 2e classe chargé du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

2e SECTION. — Partie comprise dans les départements de la Somme et de l'Oise :

M. Flamant, Ingénieur en Chef de 2e classe, Professeur-adjoint à l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 13 novembre. — La ligne de Verneuil à Marles est rattachée au 3e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Demouy (M. Montarou, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Provins).

Arrêté du 14 novembre. — L'emploi spécial d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, actuellement occupé, à la résidence de Toulouse, par M. Pugens, est supprimé.

Le service des chemins de fer des Pyrénées-centrales (Études dans la direction de la vallée de la Pique), de Ceinture de Toulouse, de Castelsarrasin à Beaumont et de Montauban à Castres, actuellement confié à M. Pugens, est rattaché aux attributions de l'Ingénieur en Chef du département de la Haute-Garonne.

Arrêté du 19 novembre. — Les trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels le service ordinaire du département de la Manche a été réparti par arrêté du 15 décembre 1887, sont réorganisés comme il suit :

1° *Arrondissement du Nord. — Cherbourg.*

Route nationale n° 13, du point kilométrique 20.630 à Cherbourg. — Traversée de Cherbourg. — Annexes.

Service maritime. — Ports de Saint-Vaast, Barfleur, Cherbourg, Diélette, Carteret, Portbail, Port-Racine. — Phares, fanaux et balises du littoral compris entre la baie des Veys et l'embouchure de la rivière d'Ay;

2° *Arrondissement du Centre. — Saint-Lô.*

Route nationale n° 13, de la limite du département du Calvados au point kilométrique 20.630.

Route nationale n° 17, de la route départementale n° 8, à Carentan.

Route nationale n° 172.

Route nationale n° 174.

Route nationale n° 175. — 1re section.

Service maritime. — Chenal et Port de Carentan. — Rivières navigables et marais du Cotentin. — Vire et canal de Vire à Taute. — Baie des Veys.

3° *Arrondissement du Sud. — Granville.*

Route nationale n° 24 *bis*.

Route nationale n° 171, de Granville à la route départementale n° 8.

Route nationale n° 173.

Route nationale n° 175. — 2e section.

Route nationale n° 176.

Route nationale n° 177.

Service maritime. — Ports de Granville et de Regneville. — Havre de Blainville. — Phares, fanaux et balises du littoral compris entre l'embouchure de la rivière d'Ay et la limite Sud du département. — Rivières navigables de Sienne, Sée, Selune et Couesnon, Canal de Coutances, Baie du Mont Saint-Michel.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les Candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

29 *octobre* 1888. — M. **Eysséric** (Auguste), Concours de 1882 — N° 513, Seine, service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

31 *octobre*. — M. **Montreuil** (Casimir), Concours de 1879 — N° 22, Seine, service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3 *novembre*. — M. **Romieu** (Joseph), Concours de 1882 — N° 127, Haute-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Dijos** (Raymond), Concours de 1882 — N° 48, Lot, service ordinaire.

Idem. — M. **Theraube** (Zalmat), Concours de 1882 — N° 450, Haute-Vienne, service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche.

6 *novembre*. — M. **Perrennez** (Emmanuel), Concours de 1882 — N° 492, Morbihan, service ordinaire.

Idem. — M. **Moisan** (Célestin), Concours de 1882 — N° 461, Morbihan, service ordinaire.

9 *novembre*. — M. **Marquat** (Augustin), Concours de 1882 — N° 315, Nièvre, service ordinaire.

Idem. — M. **Chenard** (Gilbert), Concours de 1882 — N° 499, Nièvre, service ordinaire.

2° AVANCEMENT.

20 *novembre*. — M. **Lasnier** (Eugène), Conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est nommé Conducteur principal.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

7 *novembre*. — M. **Genet** (Alexandre), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Nord, au service de la navigation entre la Belgique et Paris, est mis à la disposition du Gouvernement hellénique, pour être attaché au service de la mission française des Travaux publics de Grèce.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

9 *novembre*. — M. **Florentin** (Alfred), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, est mis à la disposition du gouvernement ottoman pour la construction de canaux destinés à protéger la province de Bagdad contre les débordements du Tigre et de l'Euphrate.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

10 *novembre.* — M. **Barré** (Louis), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement est mis, sur sa demande, à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé au service des travaux publics du Sénégal.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

3 *novembre.* — Un congé d'un an sans traitement est accordé pour affaires de famille à M. **Bret** (Pierre), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire.

9 *novembre.* — M. **Duchemin** (Anthime), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles jusqu'au 1er novembre 1888, est maintenu définitivement dans la même situation.

19 *novembre.* — M. **Lavenne** (Théodore), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable comme architecte de la ville du Blanc, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

5° CONGÉ RENOUVELABLE.

19 *novembre.* — M. **Anglade** (Jean), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Oust est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des mines de fer de la vallée de Moreta (Province de Murcie-Espagne).

6e DISPONIBILITÉ.

3 *novembre.* — Est rapporté l'arrêté du 15 septembre 1888, par lequel M. **Langard** (Edmond), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, a été remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Sarthe.

M. **Langard** est maintenu dans la situation de disponibilité jusqu'au moment où il pourra recevoir une destination.

19 *novembre.* — M. **Le Bouter** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service des études et travaux du chemin de fer de Châteaubriant à Ploërmel, est mis en disponibilité pendant un an pour raisons de santé.

Idem. — M. **Pellerin** (Joseph), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service de la 4e sec-

tion de la navigation de la Loire, est mis en disponibilité pendant un an pour raisons de santé.

22 *novembre*. — **M. Pellard** (Émile), Conducteur de 2e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, pour la construction de la ligne de Saint-Florentin à Vitry-le-François et remis à la disposition de l'Administration des Travaux publics, est mis en disponibilité pour défaut d'emploi.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Morligheim (Auguste), Conducteur de 2e cl., détaché au service de l'hydraulique agricole du département de la Dordogne.	27 déc. 1887
M. Leroy (Léon), Conducteur de 4e cl., Mayenne, service des études et travaux du chemin de fer de Pouancé à Laval	5 juill. 1888
M. Pardiac (Raymond), Conducteur principal, Gironde, service maritime.	30 sept. 1888
M. Belhomme (Alfred), Conducteur de 1re classe, Seine, détaché au service municipal de la ville de Paris	3 oct. 1888
M. Juguet (Victor), Conducteur de 2e classe, Finistère, service de la 2e section du canal de Nantes à Brest.	17 oct. 1888
M. Charrière (Jules), Conducteur de 1re classe, Cher, service du canal de Berri.	23 oct. 1888
M. Ronce (Pierre), Conducteur de 2e classe, Seine, détaché au service municipal de la ville de Paris.	30 oct. 1888
M. Morin (Valentin), Conducteur de 4e classe, Seine-Inférieure, service maritime — 2e section .	3 nov. 1888
M. Bossuat (Henry), Conducteur de 1re classe, Nièvre, service ordinaire	13 nov. 1888

8° DÉCISIONS DIVERSES.

31 *octobre*. — **M. Neceto** (Antoine), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Philippeville et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Bougie à Beni-Mansour, passe dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest.

Idem. — **M. Bellanger** (Charles), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la cir-

conscription de l'Ouest, passe dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Philippeville.

31 *octobre*. — M. **Petetin** (Auguste), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Constantine, passe dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest.

Idem. — M. **Trémaux** (Alexis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest, passe dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Constantine.

Idem. — M. **Birabent** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Philippeville et au Contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Philippeville à Constantine, passe au service ordinaire du département d'Oran.

Idem. — M. **Roquefort** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché, au service ordinaire du département d'Oran, passe dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Philippeville et au Contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Philippeville à Constantine.

Idem. — M. **Le Conte** (Lucien), Conducteur de 3e classe, détaché au service municipal de la ville de Paris, est admis à suivre, en qualité d'Élève-externe, les cours de l'École nationale des Ponts et Chaussées.

31 *octobre*. — M. **Kervégand** (Clément), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, est admis à suivre, en qualité d'Élève-externe, les cours de l'École nationale des Ponts et Chaussées.

3 *novembre*. — M. **Béquignon** (Adrien), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Pouancé à Laval, passe au service ordinaire du département de la Sarthe.

Idem. — M. **Goursat** (Gustave), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Lot, passe dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à Exideuil.

6 *novembre*. — M. **Sanson** (Eugène), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, passe dans le département du Finistère, au service du canal de Nantes à Brest. — 2e section.

7 *novembre*. — M. **Reissig** (Frédéric), Conducteur de 4e classe, en congé avec demi-traitement pour raisons de santé, est remis

en activité et attaché, dans le département du Nord, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

9 *novembre.* — M. **Besse** (Adrien), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Casteljaloux, passe dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux.

Idem. — M. **Bila** (Adrien), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Eauze, même département.

10 *novembre.* — M. **Renouard** (Zéphir), Conducteur de 2ᵉ classe, attaché au service maritime du département du Pas-de-Calais, passe au service ordinaire du département de la Somme.

19 *novembre.* — M. **Vallier** (François), Conducteur de 1ʳᵉ classe attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Tarascon à Ax, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Oust, même département.

20 *novembre.* — M. **Grialou** (Joseph), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département du Rhône, est attaché, en outre, au service du Contrôle de travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gobin**.

Idem. — M. **Lacroix** (Félix), Conducteur de 1ʳᵉ classe attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation (Travaux neufs et entretien) des chemins de fer du Midi.

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

PUBLIÉS EN 1888

PREMIÈRE TABLE

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1887	LOIS.		
30 mai.	Loi qui autorise le département de la Loire-Inférieure à contracter deux emprunts : 1° un emprunt applicable au payement de la subvention promise à l'Etat pour l'établissement du chemin de fer de Châteaubriant à Ploërmel; 2° un emprunt pour les travaux des lignes ordinaires et à s'imposer extraordinairement.	213	61
22 juillet.	Loi relative aux travaux d'étanchement et d'alimentation du canal de la Bourne (département de la Drôme).	213	62
29 juillet.	Loi ayant pour objet : 1° la déclaration d'utilité publique des travaux de prolongement du quatrième bassin à flot du port de Honfleur; 2° la concession à la chambre de commerce de Honfleur de terrains à constituer par l'exécution des travaux.	214	63
1er août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Oise, du chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, d'Epiais-Rhus à Marines, par ou près Grisy.	222	64
id.	Loi qui approuve un traité passé entre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la Compagnie de la Suisse occidentale et du Simplon pour l'exploitation de la section du chemin de fer de Thonon au Bouveret (Suisse) comprise entre Saint Gingolph (France) et le Bouveret (Suisse).	225	65
2 août.	Loi ayant pour objet d'autoriser : 1° l'exécution au port d'Oran de la restauration de la jetée du large et des pavages du quai de la gare; 2° les voies et moyens propres		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Lois.		
1887	à assurer la réalisation de ces travaux.	233	66
2 août.	Loi ayant pour objet : 1° la déclaration d'utilité publique de travaux d'amélioration au port de Bordeaux (extension des quais en rivière et amélioration du bassin à flot); 2° les voies et moyens propres à assurer la réalisation de ces travaux.	235	67
22 nov.	Loi qui autorise le département du Var à contracter un emprunt applicable au payement du solde de la subvention promise à l'Etat pour l'établissement des chemins de fer formant le réseau de Central-Val et à s'imposer extraordinairement	769	240
25 nov.	Loi concernant : 1° l'ouverture et l'annulation de crédits de l'exercice 1886; 2° l'ouverture et l'annulation de crédits de l'exercice 1887; 3° l'ouverture et l'annulation de crédits afférents aux budgets annexes rattachés pour ordre au budget général de l'Etat; 4° l'ouverture de crédits spéciaux d'exercices périmés et clos.	237	68
17 déc.	Loi portant : 1° ouverture sur l'exercice 1888 des crédits provisoires applicables aux mois de janvier, février et mars 1888 ; 2° autorisation de percevoir, pendant les mêmes mois, les impôts et revenus publics, conformément aux lois existantes.	239	69
19 déc.	Loi concernant : 1° la régularisation de décrets rendus en Conseil d'Etat qui ont ouvert des crédits sur les exercices 1886 et 1887; 2° l'ouverture et l'annulation de crédits sur l'exercice 1887; 3° l'ouverture de crédits spéciaux d'exercices périmés et clos	245	70
21 déc.	Loi ayant pour objet l'approbation d'une convention passée entre le ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans pour l'exécution des travaux d'infrastructure des lignes concédées à cette Compagnie par la loi du 20 novembre 1883.	247	71
24 déc.	Loi ayant pour objet de proroger le délai fixé par la loi du 20 août 1883 pour l'établissement des chemins de fer d'intérêt local de Moulins à Cosne, de Varennes-sur-Allier à Montvicq, de Commentry à Chambouchard et de Chantelle à Ebreuil.	249	72
id.	Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique des travaux à exécuter par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans pour transformer la ligne de Paris à Limours et la ramener à la voie ordinaire	249	73
1888 20 févr.	Loi qui autorise le département du Var à s'imposer extraordinairement, pendant treize ans à partir de 1888, pour en affecter le produit au payement de la garantie d'intérêt promise à la compagnie concessionnaire du chemin de fer du littoral	769	241
24 mars.	**Loi qui autorise le département de la Seine à s'imposer extraordinairement, pendant quatorze ans à partir de**		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1888	1889, pour en appliquer le produit aux dépenses des routes départementales, des chemins vicinaux et aux travaux d'assainissement.	769	242
13 avril.	Loi ayant pour objet l'exécution de la section du chemin de fer d'Eygurande à Vendes comprise entre Largnac et Vendes.	770	243
id.	Loi qui approuve une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, pour l'exécution du chemin de fer de Crest à Aspres-les-Veynes.	771	244
30 mai.	Loi qui approuve un traité passé entre la Compagnie Franco-Algérienne et la Compagnie de l'Ouest-Algérien, pour l'exploitation, par cette dernière, des lignes concédées à la première.	772	245
8 juin.	Loi qui autorise la Compagnie du canal interocéanique de Panama à émettre en France des titres remboursables avec lots.	776	246
id.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Savoie, du chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite et à crémaillère, d'Etrembières au plateau des Treize-Arbres, sur le Grand-Salève.	777	247
9 juin.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de Maine-et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre, d'Angers à Noyant.	784	248
22 juin.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans pour transformer l'embranchement de Bourg-la-Reine à Sceaux (ligne de Paris à Limours) et le ramener à la voie ordinaire.	790	249
id.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Marne, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Condetz à la Ferté-sous-Jouarre.	790	250
23 juin.	Loi qui ouvre, sur l'exercice 1888, des crédits extraordinaires en vue de la participation des divers départements ministériels à l'Exposition universelle de 1889.	794	251
30 juin.	Loi qui ouvre au Ministre de la marine et des colonies, sur l'exercice 1888, un crédit supplémentaire pour le chemin de fer et le port de la Réunion.	795	252
21 déc.	Loi portant approbation de la convention passée avec la ville de Limoges (Haute-Vienne), pour l'établissement d'un réseau téléphonique d'intérêt local.	796	253
22 déc.	Loi ayant pour objet de modifier la loi du 21 juin 1865 sur les associations syndicales.	798	254
24 déc.	Loi concernant la destruction des insectes, des cryptogames et autres végétaux nuisibles à l'agriculture.	801	255
29 déc.	Loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1889.	803	256

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1887	à la mise en circulation, pour le service des voyageurs, de voitures portant leur moteur avec elles ou de locomotives-tenders de faible poids remorquant une ou plusieurs voitures, sans interposition de fourgon.	454	146
29 sept.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement de deux sections de deux chemins de fer industriels dans l'intérieur du périmètre de la concession des mines de Roche-la-Molière à Firminy (Loire)	454	147
10 oct.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville d'Amiens.	497	154
id.	Cahier des charges, p. 806, n° 257.		
18 oct.	Amélioration du chenal navigable du Rhône entre Serrières et Sablons.	499	155
id	Ouverture au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, d'un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor, applicable aux travaux de réfection des digues de la Basse-Seine.	500	156
id.	Décret portant approbation et publication de la déclaration signée entre la France, l'Allemagne et la Belgique, pour régler les époques et la durée des chômages des canaux et rivières canalisées qui mettent ces trois pays en communication.	500	157
26 oct.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement de nouvelles voies ferrées sur les quais de la rive gauche de la Seine, au port de Rouen, et approuve une convention passée avec la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la concession de ces voies.	501	158
28 oct.	Ouverture au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, d'un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor pour la construction, par l'Etat, de diverses lignes concédées aux Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée, de l'Est, d'Orléans et de l'Ouest.	504	159
29 oct.	Décret qui modifie celui du 7 septembre 1887, portant réorganisation du Comité consultatif des chemins de fer. . .	504	160
14 nov.	Suppression des passages à niveau existant sur le chemin de fer de Ceinture de Paris (rive droite).	505	161
id.	Décret qui autorise la Société des chemins de fer économiques à engager son capital social dans l'entreprise de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local de Nizan à Saint-Symphorien et à Sore et de Sore à Luxey.	811	258
19 nov.	Décret qui approuve le traité passé entre la Compagnie des chemins de fer de l'Est et la Compagnie du chemin de fer d'intérêt local d'Avricourt à Blamont et à Cirey pour l'exploitation de ce chemin de fer par la Compagnie de l'Est.	505	162
21 nov.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor pour travaux d'amélioration du port de Bône .	511	163
id.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, un crédit à titre de fonds de concours versés		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Décrets.		
1887	au Trésor pour la construction par l'Etat de diverses lignes concédées aux Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée, de l'Est, d'Orléans et de l'Ouest.	511	164
21 nov.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution des divers travaux publics.	511	165
id.	Décret qui autorise la chambre de commerce de Granville à établir et à administrer des engins pour le chargement et le déchargement des marchandises sur les quais du port de cette ville	512	166
23 nov.	Décret qui substitue le sieur Brulé au sieur Davenat comme concessionnaire de la ligne de tramways de Tours à Vouvray	525	167
28 nov.	Décret qui déclare d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement à la Roche (Yonne), d'un chemin de fer de raccordement entre les lignes de Nevers à la Roche et de Paris à Lyon.	526	168
id.	Décret qui autorise la chambre de commerce du Havre à établir et à administrer des hangars et des appareils de levage pour la manutention des marchandises, le mâtage et le démâtage, le chargement et le déchargement des navires sur les quais et dans les bassins du port du Havre et du canal de Tancarville.	815	259
id.	Décret qui autorise la chambre de commerce de Dieppe à établir et à administrer des hangars publics sur les quais du port de cette ville	824	260
9 déc.	Ouverture au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, d'un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor, applicable aux travaux de réfection des digues de la Basse-Seine, en aval de Caudebec.	526	169
11 déc.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways de Lyon (place Le Viste) à Saint-Fons.	527	170
id.	Ouverture au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1887, d'un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par les Compagnies de l'Est, de Paris-Lyon-Méditerranée, d'Orléans et de l'Ouest pour études et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat.	540	1[illegible]
12 déc.	Décret qui nomme M. Loubet ministre des travaux publics.	540	17[illegible]
id.	Bac de Rochello, sur la rivière de Vilaine. — Approbation du tarif	828	26[illegible]
id.	Bac de Vaulx-en-Vélin, sur le Rhône (Rhône). — Approbation du tarif.	829	262
id.	Approbation des droits de péage au passage d'eau de Quinsac-Cadaujac, sur la Garonne (Gironde).	830	263
16 déc.	Approbation de la convention passée entre le ministre des travaux publics et la Compagnie nouvelle du chemin du fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône, pour la concession		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1887			
	des voies ferrées à établir entre la gare Saint-Louis-du-Rhône et les quais du port	541	173
19 déc.	Décret qui autorise la Compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône à établir et à exploiter des grues roulantes à vapeur sur le quai Est de Saint-Louis-du-Rhône	831	264
30 déc.	Modification de l'article 8 du décret du 2 septembre 1874 et de l'article 3 du décret du 31 juillet 1875, prescrivant les mesures à prendre pour l'embarquement, le débarquement et le transport par eau des marchandises dangereuses	554	174
1888			
4 janv.	Décret portant que le secrétaire du comité consultatif des chemins de fer aura voix délibérative	834	265
14 janv.	Décret concernant l'organisation de l'administration forestière	835	266
Id.	Décret qui approuve la convention passée entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la concession des voies ferrées à établir sur les quais de la darse Est du bassin Bellot, au Havre.	835	267
20 janv.	Règlement des alignements de la route nationale n° 77 *bis*.	835	268
27 janv.	Décret qui autorise la substitution de concessionnaire du tramway de Villiers-le-Bel à la station de ce nom (chemin de fer du Nord)	836	269
id.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement dans le département du Puy-de-Dôme, d'une ligne de tramways de Montferrant à Royat, avec embranchement vers la gare du chemin de fer à Clermont-Ferrand	836	270
	ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT		
1887			
18 févr.	Voirie (Grande). — Rivières navigables et flottables. — Construction d'une clôture sur la berge. — Délimitation du domaine public. — Vérification préalable. — (*Sieur Bouilliez*)	5	1
25 févr.	Décompte. — Chemin de fer. — Ligne de Mortagne à Mézidon. — Cahier des clauses et conditions générales de 1866. — *Ministre des travaux publics et sieur Foy.*	7	2
4 mars.	Dommages. — Ville de Paris. — Catacombes et excavations souterraines. — Eboulements. — (*Veuve Janton*)	24	3
11 mars.	Communes. — Rues et places. — Promenade publique et champ de foire. — Droits de jour et d'accès. — Privation. — Excès de pouvoirs. — (*Sieur Rozier*)	25	4
11 mars.	Communes. — Droit de stationnement. — Perception. — Compétence. — Ministre. — Recours pour excès de pouvoirs. — Rejet. — (*Compagnie parisienne du Gaz et Compagnie de navigation Havre-Paris-Lyon*). — (Droits de stationnement devant le port de Clichy)	65	12
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation. — Con-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1887	*Suite des Arrêts du Conseil d'Etat.*		
	struction d'un mur sur un terrain qui n'est pas une dépendance nécessaire d'un chemin vicinal d'intérêt commun. — Pas de contravention. — Relaxe. — (*Sieur Timotei*).	67	13
11 mars	**Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. — (*Sieurs Louchard et Marey contre veuve Rommel.*)**	68	14
id.	**Voirie (Grande). — Ports maritimes. — Dépôt sur le quai. — Contravention. — (*Sieur Nénert*).**	70	15
id.	**Voirie (Grande). — Rivières navigables et flottables. — Alluvions. — Travaux publics. — Port. — Occupation définitive. — Riverain. — Compétence. — Excès de pouvoirs. — Recevabilité. — (*Veuve Astier.*)**	72	16
18 mars	**Communes. — Offre de concours. — Cession gratuite de terrains communaux promise à une compagnie de chemin de fer pour la construction d'une gare. — Validité de l'engagement. — Approbation implicite. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre commune de Camps*).**	75	17
id.	**Décompte. — Travaux de défense d'une ville contre les inondations. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Moignard.*)**	78	18
id.	**Dommages. — Occupation temporaire. — Construction d'un chemin de fer. — Expertise. — Procédure. — (*Compagnie de Fives-Lille contre sieur Gabin*).**	80	19
id.	**Voirie (Grande). — Canaux de navigation. — Déversement dans un canal de résidus industriels. — Contravention. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Schotsmans.*).**	82	20
1er avril	**Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Fort de Bondues. — (*Ministre de la guerre contre sieur Fortier.*)**	83	21
id.	**Dommages. — Modification aux accès. — Compensation de plus-value. — Procédure. — (*Ville de Paris contre héritiers Allard*).**	94	22
id.	**Travaux publics exécutés par l'Etat (chemin de fer). — Dommages. — Extraction de matériaux. — Tierce expertise confiée à un géomètre et non à l'ingénieur en chef tiers expert de droit. — (*Sieur Legrand.*)**	96	23
29 avril.	**Algérie. — Port d'Oran. — Police sanitaire des animaux. — Droit d'inspection. — Excès de pouvoirs. — Procédure. — *Sieurs Marsal, Durand et Cie contre préfet d'Oran.*)**	97	24
id.	**Communes. — Chemins vicinaux. — Prestation en nature. — Loi visée : Loi du 21 mai 1836.**	99	25
id.	**Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi visée : Loi du 21 mai 1836. — (*Sieurs Desboves et Saint-Remy.*)**	100	26
id.	**Chemins de fer. — Décompte. — Déblais de nature imprévue. — (*Société Hallier et sieur Moussard, par Gardissal et Dupuy.*).**	102	27

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1887			
29 avril.	Travaux publics. — Dommages. — (*Ville de Paris contre sieur Périnet.*)	104	28
id.	Travaux publics. — Chemin de fer. — Résiliation. — (*Sieur Mandement.*)	106	29
id.	Voirie (Grande). — Chantiers de la Loire. — Plantations. Contravention. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Aurousseau.*)	108	30
6 mai.	Travaux publics. — Décompte. — (*Sieur Igonet*)	111	31
id.	Communes. — Travaux de voirie. — Canalisation et distribution d'eau. — Dommages. — (*Sieur Arnould-Drappier contre ville de Nancy.*)	112	32
id.	Dommages. — Chemin de fer. — Fumée de locomotives. — (*Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieurs Ferréol, Louison, Vital et autres.*)	115	33
13 mai.	Algérie. — Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Manouvrier employé seulement deux jours par mois. — Décharge de la taxe imposée au maître à raison de cette personne. — (*Dame Lavigne.*)	122	34
id.	Mise en régie prononcée en raison du retard apporté dans la marche des travaux et imputable uniquement au manque de ressources et à la négligence de l'entrepreneur. — Régularité. — (*Sieur Sabourin contre Ministre de la guerre.*)	123	35
id.	Communes. — Eglise. — Ecrasement de piliers. — Architecte. — Entrepreneur. — Responsabilité. — Solidarité. — (*Sieur Clair contre fabrique de Saint-Hilaire-de-Talmont*)	145	39
id.	Travaux publics. — Décompte. — Routes nationales. — Pont. — (*Sieur Brun contre l'Etat.*)	148	40
id.	Communes. — Offre de concours. — Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité alternative. — Interprétation. — (*Héritiers Rogerie contre département de la Haute-Vienne.*)	153	41
	Travaux publics. — Dommages. — Communes. — Chemins vicinaux. — Rectification. — Vente. — (*Sieur Serp.*)	155	42
id.	Dommages. — Infiltrations d'eau dues à la rupture de la canalisation publique. — Responsabilité de la ville. — (*Ville de Paris contre dames Marqué et Bréjon.*)	156	43
id.	Voirie (Grande). — Canaux de navigation. — Contre-fossé. — Eboulement de terres. — Compagnie de chemins de fer. — Contravention. — Compagnie concessionnaire. — Compagnie exploitante. — Conventions de droit commun. — Compétence. — (*Compagnie des chemins de fer du Nord-Est.*)	158	44
27 mai.	Communes. — Rues et places. — Permission de voirie. — Autorisation d'établir une conduite d'eau sous le sol d'une rue. — Arrêté préfectoral. — Recours pour excès de pouvoirs. — (*Commune de Pépieux contre sieur Boudet.*)	160	45
id.	Communes. — Ville de Bordeaux. — Rues et places. —		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1887	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	Pavage. — Taxes. — Anciens usages. — Immeubles bâtis ou non bâtis. — Offres de concours en terrains. — Interprétation. — Compétence. — Ports de commerce. — Quais. — (*Ville de Bordeaux contre époux Moulinier et autres.*)	163	46
27 mai.	Chemins vicinaux ordinaires. — Travaux des communes. — Fixation de largeur. — Arrêté préfectoral. — Interprétation. — Actes administratifs. — Renvoi de l'autorité judiciaire. — Recours pour excès de pouvoirs. — Rejet. — (*Sieur Fouquet-Fonteneau.*)	168	47
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation. — (*Demoiselle Baradat.*)	171	48
id.	Travaux publics. — Décompte. — (*Sieur Perrichont contre Ministre de la guerre.*)	172	49
id.	Voirie (Grande). — Ports maritimes. — Navire coulé dans un avant-port. — Ordre d'enlèvement. — Contravention. — Abandon du navire. — Libération. — Compétence. — (*Sieur Chégaray.*)	174	50
24 juin.	Procédure. — Cours d'eau non navigables. — Curage. — Arrêté contradictoire. — Recours. — Délai. — (*Sieur Arbey.*)	176	51
id.	Travaux publics. — Palais de justice. — Résiliation. — (*Sieur Renaud fils contre ville de Saint-Nazaire.*)	177	52
id.	Voirie (Grande). — Canaux de navigation. — Canal de la Haute-Deule. — (*Ministre des travaux publics contre Compagnie des mines de Meurchin.*)	184	53
id.	Voirie (Grande). — Routes départementales. — Dégradation d'un accotement. — (*Sieur Collignon*)	269	77
25 juin.	Ponts à péage. — Travaux publics. — Droits des concessionnaires. — Vente amiable à deux départements. — Conditions. — Demande en nullité. — Compétence judiciaire. — (*Sieurs Malboz et Teyssier.*)	271	78
1er juillet.	Cours d'eau non navigables. — Associations syndicales. — Canal d'irrigation. — Taxes. — (*Syndicat du canal de Carpentras contre sieur Requin et autres.*)	274	79
id.	Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Maison d'école. — (*Commune de Laleu contre sieur Deshayes.*)	276	80
id.	Décompte. — Génie. — Remblai du parc du Plat-d'Etain, à Tours.— Devis du 7 mai 1857.— (*Ministre de la guerre contre héritiers Doucet.*)	278	81
id.	Dommages. — Bateau échoué dans le bassin de la Villette par suite d'un abaissement du plan d'eau. — Ville de Paris. — Responsabilité. — (*Sieur Picard et Compagnie d'assurances générales maritimes contre ville de Paris.*)	282	82
id.	Travaux publics. — Dommages. — Communes. — Rues et places. — Egout. — (1re esp., *sieur Loiselot et ville de Clermont-Ferrand;* 2e esp., *ville de Clermont-Ferrand contre sieur Speiser.*)	284	83

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1887 1er juillet.	Chemins de fer. — Garantie d'intérêts. — Nouveau réseau. — Décret portant approbation de travaux complémentaires. — Recours contentieux et excès de pouvoirs. — Non recevabilité. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.* — Travaux complémentaires sur le nouveau réseau.)	287	84
8 juillet	Dommages. — Extraction de matériaux. — Chemin de fer. — Ballast. — (*Sieurs d'Estampes contre sieur Martin.*)	290	85
id.	Voirie (Grande). — Ports maritimes. — Police. — Officier de port. — Amarrage des navires. — Contravention. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Ménard et Oger.*)	292	86
15 juillet.	Travaux publics. — Décompte. — Génie. — (*Sieur Pechverty.*)	295	87
id.	Département. — Concession. — Chemin de fer d'intérêt local. — Indemnités dues à la compagnie concessionnaire. — Intérêts des intérêts alloués pour les intérêts dus depuis une année au moins. — [*Compagnie des chemins de fer de l'Hérault* (*Bardoux syndic*) *contre le département de l'Hérault.*]	297	88
id.	Dommages. — Communes. — Chemins vicinaux déviés pour la construction d'un chemin de fer. — Décision du Ministre des travaux publics. — Recours. — Rejet. — (*Commune de Paulhan.*)	300	89
22 juillet.	Travaux publics. — Hospice. — Malfaçons. — Architecte. — Entrepreneur. — Responsabilité. — (*Hospice de Château-Chinon contre sieurs Boillot et Parthiot.*)	302	90
id.	Dommages. — Chemin de fer. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Sergent.*)	303	91
id.	Voirie (Grande). — Rivières navigables et flottables. — Dommages aux usines. — Vente nationale. — Diminution de force motrice. — Indemnité. — (*Sieur Piette et consorts.*)	306	92
29 juillet.	Ateliers insalubres. — Dépotoirs de vidanges avec fabrication de poudrettes (1re classe). — (*Sieurs Ducrozet et Rapin contre Ministre du commerce.*)	308	93
id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Factage. — Déblais. — Cahier des charges. — Interprétation. — Recours pour excès de pouvoirs. — Voie parallèle. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, factage des marchandises en grande vitesse à Paris.*)	312	94
5 août.	Communes. — Décompte. — Distribution d'eau. — Mauvaise exécution des travaux. — Entrepreneur et architecte. — (*Commune de Beaumont-sur-Vingeanne contre sieur Dumont et autres.*)	314	95
6 août.	Cours d'eau non navigables. — Associations syndicales. — Arrosage. — Taxes. — (*Sieur Garène contre syndicat de Saint-Laurent-de-la-Salanque.*)	317	96

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	des articles.
1887 2 déc.	Algérie. — Voirie (Grande). — Cours d'eau non navigable ni flottable. — Barrage. — Coupure. — Contravention. — (*Sieurs Ripoud et Lamodière.*)	562	177
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Arrêté de classement — Usurpation. — (*Sieur Mozziconacci.*).	563	178
id.	Communes. — Rues et places. — Taxes de balayage. — Conseil de préfecture. — Compétence. — (*The Algiers land and Warehouse company limited.*)	565	179
id.	Ponts à péage. — Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Concession. — Durée. — Décret simple ou rendu dans la forme des règlements d'administration publique. — (*Sieur Escarraguel.*).	567	180
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Voiture de luxe et d'agrément attelée. — Imposition due. — (*Sieur Micheaud.*)	593	182
id.	Travaux publics. — Chemin de fer. — Dommages. — Expertise. — (*Sieurs Pozzo di Borgo et autres.*).	593	183
id.	Travaux publics. — Dommages. — Syndicat. — (*Syndicat du canal de Carpentras contre sieur Robert*).	595	184
id.	Travaux publics. — Dommages. — Expertise. — Tiers expert de droit. — Ingénieur en chef. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Malatier.*).	597	185
id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Contravention. — Commissaires de surveillance administrative. — Affirmation des procès-verbaux. — Officier de police judiciaire. — (*Ministre des Travaux publics contre sieur Sébire.*)	598	186
9 déc.	Travaux publics. — Décompte. — Hospice et hôpitaux. — Ville de Paris. — Assistance publique. — Hôtel-Dieu. — (*Assistance publique à Paris contre sieur Durenne.*). .	599	187
16 déc.	Communes. — Chemins vicinaux. — Usurpation. — Creusement d'un puits sur un terrain ne faisant pas alors partie d'un chemin vicinal dont l'arrêté ultérieur de classement s'est borné à déterminer la route sans fixer ses limites. — Pas de contravention : relaxe. — (*Sieur Caratini.*). .	605	188
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestation en nature. — Contribution directe (personnelle). — (*Sieur Chaumeau.*).	606	189
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (*Sieur Godart.*)	608	190
id.	Pensions civiles. — Département. — Agent voyer chef. — Veuve. — Droit de reversion. — Conseil général. — Délibération. — Caractère de décision. — (*Veuve Rebière.*)	609	191
id.	Travaux publics. — Référé administratif. — Conseil de préfecture. — Compétence. — Recours au Conseil d'Etat. — Décision interlocutoire. — Expertise. — Adjonction d'un homme de l'art aux experts des parties. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Legrand.*)	611	192
id.	Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux et occupation temporaire. — Lois visées : lois des 28 plu-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1887	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	viôse an VIII et 16 septembre 1807. — (1re esp., *Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée;* 2e esp., *Sieur Favril contre sieur Meurice Supply.*). .	614	193
16 déc.	Voirie (Grande). — Rivières navigables et flottables. — Barrage. — Destruction partielle. — Contravention. — Procédure. — (*Compagnie de touage et transport de la Seine, de Conflans à la mer.*).	618	194
23 déc.	Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Fixation du tracé. — Commission départementale. — Appel au conseil général. — Recours. — (*Sieur Mouliade.*)	620	195
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Loi du 21 mai 1836. — (1re esp., *sieur Darbos*; 2e esp., *sieur Sommeillier.*).	622	196
30 déc.	Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Maison d'école. — Travaux supplémentaires exécutés sans consentement du conseil municipal. — Architecte. — Maire. — Entrepreneur. — Responsabilité. — (*Commune de Saint-Germain-des-Prés contre sieurs Lesou, Raffard et Colin.*	623	197
id.	Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Distribution d'eau. — Réservoirs. — Canalisation de la Durance. — (*Sieur Jauffret contre ville de Marseille.*).	626	198
1888 6 janv.	Armée territoriale. — Ingénieur des ponts et chaussées. — — Assimilation de grades. — Conseil d'Etat. — Règlement d'administration publique modifié par décret simple. — Excès de pouvoirs. — (*Sieur Salle.*)	641	199
id.	Travaux publics. — Dommages. — Génie militaire. — Occupation temporaire. — Tierce expertise. — (*Sieurs Diricq et Ce contre commune de Saint-Antoine.*).	673	209
id.	Travaux publics. — Dommages. — Immeubles situés en contre-haut. — Eboulements. — Indemnité. — Compensation de plus-value. — (*Sieur Durbec contre ville de Marseille.*)	674	210
13 janv.	Voirie (Grande). — Chemins de fer de Saint-Louis à Dakar. — Concession. — Interprétation du contrat de concession. — Garantie d'intérêts. — Frais généraux. — Transports gratuits de la compagnie. — Intérêts. — Capital social. — Complément promis par l'Etat. — (*Compagnie du chemin de fer de Saint-Louis à Dakar*).	676	211
id.	Travaux publics. — Travaux préparatoires. — Ministre des travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — (*Sieurs Martineau et Peyrot.*).	683	212
20 janv.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Loi du 21 mai 1836. — Annualité. — Changement de domicile après le 1er janvier. — (*Sieurs Laurent et Auriault.*).	688	213
id.	Cours d'eau non navigables. — Associations syndicales. — Curage. — Anciens usages. — (*Sieur Vaqué.*).	689	214

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1888			
20 janv.	Cours d'eau non navigables. — Syndicat autorisé par le préfet. — Recours pour excès de pouvoirs. — (*Sieur Gardès*.)	691	215
id.	Domaine public. — Délimitation. — Acte administratif. — Renvoi de l'autorité judiciaire. — Recours pour excès de pouvoirs. — Procédure. — Ministère d'avocat. — (*Consorts Coursault*.)	693	216
id.	Travaux publics. — Communes. — Travaux destinés à protéger les villes contre les inondations. — Décompte. — (*Sieur Cauquil contre ville de Florensac*.)	697	217
id.	Travaux publics. — Chemin de fer. — Décompte. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Batisse et Dalquié*.)	702	218
id.	Voirie (Grande). — Rivières navigables et flottables. — (*Sieur Bouly*.	713	219
id.	Voirie (Grande). — Routes nationales. — Tuyaux posés sous la voie publique. — Nivellement. — Dégradations. — Contravention. — Amende. — (*Sieur Zaloseski*.)	865	276
id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Procès-verbal. — Procédure. — Contravention. — Introduction de bœufs sur la voie ferrée. — (*Sieur Marié*.)	868	277
27 janv.	Communes. — Chemins vicinaux. — Contravention. — Propriétaire et fermiers. — Qualité pour se pourvoir. — (*Sieur Golliaud*.)	870	278
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Loi visée : loi du 21 mai 1836. — (*Sieur Robin*.)	871	279
id.	Travaux publics. — Décompte. — Réception provisoire : Délai de garantie. — (*Commune de Basville contre sieur Bellot*.)	871	280
3 févr.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestation en nature. — Loi visée : 21 mai 1836. — (1re espèce, *sieur Lyonne*; 2e espèce, *Société Laureau et Ce* (*par Ouizille*); 3e espèce, *sieur Bochy*	874	281
id.	Pensions de l'armée de terre. — Soldats du génie détachés dans les compagnies de chemins de fer. — Blessure reçue dans ce service. — Droit à pension. — (*Sieur Canaple*.)	877	282
id.	Travaux publics. — Décompte. — Communes. — Maison d'école. — (*Sieur Bussière contre commune de Montpont*.)	879	283
id.	Travaux publics. — Décompte. — Commune. — Hôtel de ville. — Limites des pouvoirs de l'administration et du contentieux. — Demande en résiliation. — Réadjudication à la folle enchère. — Préfet. — Conseil de préfecture. — (*Sieur Prévost contre ville de Vannes*.)	880	284
id.	Travaux publics. — Génie — Fort de Gérardcourt. — Construction abandonnée. — Indemnité. — (*Sieur Pastrie contre Ministre de la guerre*.)	884	285
id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Avenue de gares.		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1888	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	— Communes. — Chemin vicinal. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Luparra*)	887	286
10 févr.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales dues par l'entrepreneur de la construction d'un chemin de fer, évaluées en tenant compte des distances parcourues et du poids des chargements et du droit qu'a toute personne de se servir des chemins dans les conditions ordinaires de leur destination. — Comptage par moyennes. — (*Sieurs Ythier et autres.*).	888	287
id.	Travaux publics. — Honoraires d'architecte. — Ville de Paris. — Abattoirs et marchés aux bestiaux de La Villette. — (*Dames Janvier contre ville de Paris.*)	889	288
id.	Travaux publics. — Dommages. — Compétence. — Interprétation du contrat. — Cession amiable de terrains. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre Choulet, Picot et Cᵉ.*).	892	289
	ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION (Chambre civile).		
1887			
2 mars.	Action possessoire. — Compétence. — Chemins vicinaux. — Arrêté de classement. — Séparation des pouvoirs. — (*Sieur d'Ortoli.*)	365	111
9 mars.	I. Commune. — Cassation. — Pourvoi. — Procédure. — II. Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité. — Offres. — (*Sieur Boissier.*)	366	112
id.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs. — Délais. — (*Sieur Groscœur.*)	368	113
14 mars.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité. — Dommage éventuel. — (*Sieurs Sicard.*)	371	114
15 mars.	Servitudes. — Egout des eaux. — Voie publique. — (*Sieur Lenoir et commune de Breux.*).	372	115
16 mars.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Récusation. — (*Veuve Duclos.*)	373	116
id.	Expropriation pour cause d'utilité publique : 1° Offres. — Ordre public. — Non-protestation. — 2° Offres. — Terrain non exproprié. — Indemnité éventuelle. — (*Commune de Caen.*)	374	117
23 mars.	Expropriation pour cause d'utilité publique : 1° Jury. — Récusation. — 2° Chemins vicinaux. — Jury — Magistrat directeur. — Délibération. — (*Sieur Davin.*)	376	118
id.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Clause de non-garantie. — Preuve. — (*Sieur Lasserre et autres.*)	378	119
id.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Magasinage. — (*Sieur Saffrey.*).	379	120
29 mars.	Expropriation pour cause d'utilité publique : 1° Jury. —		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1887			
	Récusation. — 2° Indemnité. — Demandes distinctes. — (*Epoux Duphénieux.*)	380	121
25 avril.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Héritiers du propriétaire. — Significations. — (*Veuve Hocbocq.*)	381	122
id.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité. — Fixation. — (*Sieur Canaud.*)	383	123
26 avril.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury spécial. — Nombre des jurés. — (*Sieurs Leveau-Vallée.*)	384	124
27 avril.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité. — Dommage futur. — Servitudes militaires. — (*Veuve Capriol de Saint-Hilaire et autres.*)	385	125
8 juin.	Chemins vicinaux. — Arrêtés de reconnaissance. — Effets. — Régularité. — Indication des limites. — (*Sieur Frécault.*)	387	126
13 juin.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Plan parcellaire. — Modifications. — Excès de pouvoirs. — (*Sieur Vernier.*)	388	127
20 juillet.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jugement. — Mentions. — (*Sieur Fachan.*)	716	220
id.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Parcelles d'immeubles. — Indemnité collective. — (*Sieur Légier.*)	717	221
1er août.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Serment. — (*Sieur Berlandi.*)	718	222
2 août.	Chemin de fer. — Transport de marchandises. — Livraison. — Tarifs. — Erreur d'application. — (*Sieur Cuin.*)	719	223
3 août.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Offres. — Pourvoi. — (*Sieur Cabanne.*)	721	224
8 août.	Chemins de fer. — 1° Transport de marchandises. — Tarifs. — Marchandises ouvrées. — 2° Transport de marchandises. — Tarifs. — Application littérale. — (*Sieur Fayolle.*)	721	225
25 oct.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs. — Clause de non-garantie. — (*Sieur Brest et autres.*)	723	226
id.	Servitudes. — Prise d'eau. — Servitudes continues et apparentes. — Prescription. — Destination du père de famille. — (*Sieur Lacorre.*)	724	227
21 nov.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Magistrat directeur. — Litige sur le fond du droit. — Renvoi. — Indemnité éventuelle. — (*Sieur Meurgey.*)	726	228
id.	Navires. — Transport de marchandises. — Connaissement. — Personne dénommée. — (*Sieurs Currie et Compagnie.*)	727	229
12 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury spécial. — Désignation antérieure. — Nullité. — (*Sieur Vincentelli.*)	729	230
14 déc.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries — Clauses de non-garantie. — Preuve. — (*Sieur Galland-Belet.*)	730	231
id.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries.		

DEUXIEME TABLE

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

B

C

CHEMINS DE FER.

Circulaires. — Instructions.

EXPLOITATION COMMERCIALE.

1° Transports.

a Tarifs.

CHEMINS DE FER. — Voir Voirie (Grande).

CHEMINS VICINAUX (communes) :

— (1) Anticipation. — Construction d'un mur sur un terrain qui n'est pas une dépendance nécessaire d'un chemin vicinal d'intérêt commun. — Pas de contravention. — Relaxe. — (*Sieur Timotei*), (*C. d'Et.*), 67.

— (2) Anticipation. — (*Demoiselle Baradat.*) — Anticipation sur une parcelle comprise entre les limites naturelles d'un chemin vicinal ordinaire; le conseil de préfecture a pu régulièrement réprimer cette anticipation et condamner le délinquant au rétablissement des lieux et aux frais du procès-verbal, encore bien que l'arrêté de classement n'aurait pas déterminé l'assiette dudit chemin (*C. d'Et.*), 171.

— (3) Arrêté de classement. — Usurpation. — (*Mozziconacci.*) — Un arrêté préfectoral, antérieurement à la loi du 10 août 1871, n'a pas eu pour effet d'incorporer au sol d'un chemin vicinal un terrain bâti que ce chemin emprunte dans toute la largeur de son tracé lorsqu'il n'a jamais été affecté à l'usage de chemin public. Il devra être procédé aux formalités prescrites par l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, pour l'ouverture des chemins nouveaux. — En conséquence, il ne peut y avoir usurpation sur un chemin vicinal dans le fait par le propriétaire d'avoir construit sur ce terrain (*C. d'Et.*), 563.

— (4) Prestation en nature. — Loi visée : Loi du 21 mai 1836. — Cheval et voiture soumis à la taxe des chevaux et voitures : taxe des prestations due néanmoins. — (*Odeyé*, 1re espèce.) — Pouliche âgée de moins de deux ans, trop jeune pour être considérée comme bête de selle ou de trait; voiture sans cheval ; décharge. — (*Trarieux*, 2e espèce.) — Cheval non possédé au 1er janvier : décharge (*Chouvy*, 3e espèce.) — Réclamation sans objet d'un fermier mandataire : décharge accordée antérieurement au propriétaire par le conseil de préfecture. — (*Dujarric*, 4e espèce), (*C. d'Et.*), 99.

— (5) Prestations en nature (Algérie). — Manouvrier, employé seulement deux jours par mois. — Décharge de la taxe imposée au maître à raison de cette personne. — (*Dame Lavigne*), (*C. d'Et.*), 122.

— (6) Prestations en nature. — Voiture de luxe et d'agrément attelée. — Imposition due. — (*Sieur Micheaud*), (*C. d'Et.*), 593.

— (7) Prestation en nature. — Contribution directe (pers.). — (*Sieur Chaumeau*). — Taxe des prestations, personnelle, mobilière. — Habitation située sur deux communes. — Le contribuable doit la taxe personnelle-mobilière et la taxe des prestations dans la commune où sont situées la plus grande partie de la pièce qu'il occupe et les dépendances servant à son exploitation agricole et où il exerce ses droits électoraux alors même que le bâtiment principal serait situé sur le territoire d'une autre commune, si ce bâtiment n'est pas affecté à son usage. — Expertise. — Demande reconnue fondée : frais à la charge de l'administration (*C. d'Et.*), 606.

— (8) Prestations en nature. — Loi du 21 mai 1836. — (1re espèce, *sieur Darbos*; 2e espèce, *sieur Sommeiller*.) — Serviteurs n'étant ni logés, ni nourris chez le requérant; décharge, ils ne sont pas serviteurs de la famille (*Darbos*, 1re espèce.) — Lieu d'imposition. — Chevaux et voitures imposés dans la commune où est situé l'établissement au service duquel ils sont attachés, alors même que le propriétaire aurait cessé d'habiter la commune avant le 1er janvier. — Régularité (*Darbos*, 1re espèce.) — Annualité. — Imposition d'après les éléments possédés au 1er janvier. — Régularité.— (*Sommeiller*, 2e espèce), (*C. d'Et.*), 622.

— (9) Prestations en nature. — Loi du 21 mai 1836. — Annualité. — Changement de domicile après le 1er janvier; maintien de l'imposition pour l'année entière au lieu de l'ancienne résidence.— (*Laurent*, 1re espèce). — Voiture suspendue et attelée : imposition due, bien que la voiture soit impropre au transport des matériaux. — (*Auriault*, 2e espèce), (*C. d'Et.*), 688.

— (10) Prestations en nature. — Loi visée : loi du 21 mai 1836. — (*Sieur Robin.*) — Exemption refusée à un individu qui, bien qu'atteint d'une hernie, se livrait habituellement aux travaux agricoles. — (*Dalibon*, 2e espèce.) — Réclamations. — Délai. — Déchéa. d'une réclamation formée plus de tr mois après le 1er janvier dans une pèce où le rôle avait été publié av cette date, non recevabilité. — (*Rob* 1re espèce.) — Conseil d'Etat. — I recevabilité d'une demande non soum

DÉCOMPTES (*suite*) : value accordée (9e chef : analogue, 16e chef). — Classification exacte (13e chef). Evaluation exacte des déblais remaniés (18e chef) ; des déblais de roche (19e chef). — Transports de déblais par jet de pelle successifs au lieu de l'emploi de la brouette seul prévu ; application de prix prévu pour transport à la brouette (17e esp.). — Foisonnement calculé pour le mesurage de la charge et du transport des déblais, conformément à la convention : calculé au 7e du cube des déblais (14e chef : analogue, 18e chef). — Erreur matérielle : demande de rectification de décompte : rejet : il y a lieu à nouveau compte (27e chef). — Force majeure. — Pont de service enlevé à la suite d'une crue de la Durance : préjudice à la charge de la ville (25e chef). — Fourniture de matériaux pour l'empierrement d'une route : prix dû 24e chef). — Maçonnerie. Moellons gélifs employés contrairement aux conditions du cahier des charges : remplacement à la charge de l'entrepreneur (12e chef). — Rejointoiement des maçonneries ordinaires : travail effectué : indemnité due (20e chef). — Matériaux provenant d'une carrière non prévue au devis et d'un transport onéreux : prix nouveau (21e chef). — Manège hydraulique établi par suite de l'interdiction par le cahier des charges de la fabrication du mortier au rabot : frais à la charge de l'entrepreneur (8e chef). — Modifications importantes approuvées en cours d'exécution aux projets : changements aux conditions essentielles du devis ayant pour conséquence de renverser complètement les proportions respectives des maçonneries de forte et de faible épaisseur : indemnité due (1er chef). — Travail (barrage) différent de celui prévu. — Non-lieu à l'application des prix prévus, nonobstant la clause du cahier des charges interdisant toute réclamation pour changement dans l'importance des ouvrages (5e chef) — Prix omis au bordereau. Fixation d'après estimation contradictoire (15e, 21e chefs) Retard dans la remise des plans, lenteur apportée par le représentant de la ville : indemnité accordée (11e chef). — Sujétions. — Voyez Déblais ; Modifications. — Courbure de maçonnerie du canal de ceinture (6e chef). — Déblai en rocher (22e chef). — Choix de matériaux exigé pour parements vus de maçonnerie ordinaires (3e chef). — Proportion de chaux exigée dans la confection des mortiers excédant notablement celle prévue (4e chef). — Matériaux : déchets augmentés par la nécessité de les jeter de haut par suite de la gêne résultant de la marche donnée aux travaux (17e chef). — Mortier : destruction du manège par ordre, avant l'achèvement des travaux (8e chef) — Travaux imprévus. — Prix du bordereau non applicable : fixation d'après estimation contradictoire (5e, 10e chefs). — Travaux exécutés sans ordre et inutiles : rejet (19e chef). — Travaux exécutés sur l'ordre de l'ingénieur : indemnité allouée (23e chef) (*C. d'Et.*), 626.

— (11) Communes. — Travaux destinés à protéger les villes contre les inondations. — (*Sieur Cauquil contre ville de Florensac.*) — Retard dans la livraison des terrains par la ville ayant eu pour conséquence des déplacements de chantiers et des fausses manœuvres. Indemnité accordée. — Déblais provenant d'emprunts prévus : prix unique, encore bien que la majorité des déblais aurait été prise à l'emprunt le plus éloigné. — Sujétions : plus-value réclamée — pour rejointoiement : rejet : il n'a pas été prescrit de travail exceptionnel ; — pour contreforts : rejet : l'entrepreneur s'est engagé dans la soumission à exécuter aux prix du bordereau tous les travaux d'exhaussement de la digue et les contreforts qui ont été exécutés en vue de ce travail ; — pour excédent de transport des déblais et reprise : indemnité allouée ; — pour difficultés d'accès : rejet : grief non justifié (*C. d'Et.*), p. 697.

— (12) Communes. — Maison d'école. — (*Sieur Bussières contre commune de Montpont.*) — Intérêts. — En l'absence d'une disposition formelle du cahier des charges, les intérêts des sommes dues sur le décompte ne courent pas de plein droit à partir de la réception provisoire de l'ouvrage par la commune — Aux termes de l'article 1153 les intérêts ne courent qu'à partir de la demande en justice (*C. d'Et.*), 879.

— (13) Commune. — Hôtel de ville. — Limite des pouvoirs de l'administration et du contentieux. — Demande en résiliation. — Réadjudication à la folle enchère. — Préfet. — Conseil de pré-

DOMMAGES (*suite*) : au bassin où se trouvait le bateau, s'il est prouvé que ce bateau séjournait dans le bassin, en contravention aux règlements de la police du canal (*C. d'Et.*), 282.

— (6) Chemin de fer. — (*Compagnie des Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Sergent.*) — Dégradations causées à une maison et dues exclusivement à l'ébranlement résultant de la manœuvre d'une plaque tournante établie à proximité de cette maison. Compagnie déclarée responsable de la totalité du dommage. — Procédure. — Vérification supplémentaire. — Formes. — Lorsqu'il a été déjà procédé à une expertise et à une tierce-expertise par le conseil de préfecture, un architecte, chargé par ce tribunal de procéder à un supplément d'instruction, n'est pas tenu de se conformer aux formalités exigées en matière d'expertise et notamment de procéder en présence des parties ou elles dûment appelées (*C. d'Et.*), 303.

— (7) Travaux publics. — Chemin de fer. — Carrière en exploitation. — Interdiction d'exploiter. — Indemnité. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.*) — L'interdiction par le préfet de poursuivre dans la zone de protection d'un chemin de fer l'exploitation d'une carrière qui était en pleine activité lors de l'ouverture de la ligne, peut donner droit à indemnité, alors même que l'exploitation n'aurait pas été commencée, dans la zone interdite, au moment où le terrain a été grevé de la servitude de non exploitation (*C. d'Et.*), 320.

— (8) Travaux publics. — Chemin de de fer. — Expertise. — (*Sieur Pozzo dit Borgo et autres.*) — Lorsque des dommages ont été causés à une propriété par suite de l'exécution de travaux publics, le conseil de préfecture ne peut pas prononcer le rejet de la demande d'indemnité, après visite des lieux par un membre du conseil de préfecture, sans qu'il ait été procédé préalablement à l'expertise obligatoire prévue par la loi du 16 septembre 1867, sur la question contestée entre les parties, de savoir si les dommages allégués provenaient du fait de l'établissement de la voie ferrée, et se trouvaient indiqués dans la demande primitive. — Annulation de l'arrêté et renvoi devant le conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 593.

— (9) Compétence. — Interprétation du contrat. — Cession amiable de terrains. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre Choulet, Picot et Cie.*) — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une demande en indemnité formée par un usinier contre une compagnie de chemins de fer, à raison des inondations causées à son usine par l'exécution du remblai de la voie ferrée. — Mais si la compagnie prétend qu'aux termes d'un acte de vente de terrains passé entre elle et les auteurs du demandeur elle a été affranchie de l'obligation d'indemniser l'usinier dudit dommage, le conseil de préfecture n'a pu, sans excéder sa compétence, interpréter le sens et la portée de cette convention. — L'interprétation préjudicielle de cet acte doit être renvoyée à l'examen de l'autorité judiciaire (*C. d'Ét.*), 892.

— (10) Extraction de matériaux (*Sieurs Louchard et Marey contre veuve Romel.*) — Expertise. — Lorsque, à la suite d'une expertise amiable faite par des experts choisis par les parties et n'ayant pas prêté serment, la tierce expertise est seule attaquée et annulée, les parties ne peuvent pas, après une nouvelle expertise régulière, invoquer pour la première fois devant le Conseil d'Etat l'irrégularité de l'expertise (*C. d'Et.*), 68.

— (11) Travaux publics. — Dommages. — (*Ville de Paris contre sieur Périnet.*) — Lorsque l'effondrement d'une maison est dû au vice du sol et au défaut de précautions prises lors de la construction de la maison établie au-dessus d'anciennes carrières, la ville ne saurait être responsable du dommage ainsi causé, si les travaux de voirie exécutés par elle pour la consolidation du sous-sol de la rue, dont l'immeuble endommagé est riverain, ont été strictement maintenus dans le sous-sol de la rue et ont été exécutés prudemment (*C. d'Et.*), 104.

— (12) Immeubles situés en contre-bas. — Eboulements. — Indemnité — Compensation de plus-value. — (*Sieur Durbec contre ville de Marseille.*) — Dommages causés à un immeuble par l'exécution des travaux de voirie en vue desquels une partie dudit immeuble a été exproprié. Réparations

E

N

O

P

T

VOIRIE (Grande) (*suite*) : *dière*). — En Algérie, le fait d'avoir pratiqué sans autorisation des entailles dans la maçonnerie d'un barrage, afin d'arroser une parcelle de terrain riveraine constitue une contravention de grande voirie de la compétence du conseil de préfecture. — En Algérie, tous les cours d'eau font partie du domaine public et sont régis par l'arrêt du conseil du roi du 24 juin 1777 (*C. d'Et.*), 562.

III. *Chemins de fer.*

— (1) Avenue de gares. — Communes. — Chemin vicinal. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Laparra.*) — Dégradation à un chemin vicinal non incorporé à une avenue de gare ; pas de contravention de grande voirie (*C. d'Et.*), 887.

— (2) Chemins de fer de Saint-Louis à Dakar. — Concession. — Interprétation du contrat de concession. — Garantie d'intérêts. — Frais généraux. — Transports gratuits de la compagnie. — Intérêts. — Capital social. — Complément promis par l'Etat. — Décidé que la garantie d'intérêts stipulé pour toute section de ligne de plus de 20 kilomètres était due pour une section ouverte le 23 juillet 1883, à partir de cette date, et sans qu'il y ait à tenir compte du temps pendant lequel l'exploitation a été suspendue à la suite de force majeure, détérioration de la voie par des pluies torrentielles (1re esp.). — Sont considérés comme frais généraux : l'achat de mobilier du service central, mais non les frais de constitution de la société concessionnaire (1re esp.) — Répartition proportionnelle des frais généraux d'après les longueurs en construction et en exploitation dans les conditions acceptées par les parties (1re esp.). — Les transports de matériaux et de personnel pour l'achèvement de la ligne étant faits gratuitement, il n'y a pas lieu d'en tenir compte pour la fixation du revenu brut (1re esp.) — Les frais d'exploitation et d'entretien afférents à ces transports doivent au contraire être déduits des frais généraux d'entretien et d'exploitation pour le calcul de la garantie d'intérêt (1re esp.). — Intérêts alloués à partir de l'expiration du délai de six mois qui suit la remise des comptes de la compagnie au ministre de la marine et des colonies (1re esp.). — Décidé que l'Etat n'est tenu à fournir à la compagnie une avance comme complément de son capital social que deux mois après que celle-ci aura justifié du versement intégral de son capital social (2e esp.) (*C. d'Et.*), 676.

— (3) Contravention. — Commissaires de surveillance administrative. — Affirmation des procès-verbaux. — Officier de police judiciaire. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Sébire*). — Les commissions de surveillance administrative ne sont pas tenues d'affirmer devant le juge de paix leurs procès-verbaux de contraventions commises sur les voies ferrées. — Ces officiers de police judiciaire ne sont pas compris dans les agents qui, aux termes de l'article 24 de la loi du 15 juillet 1845, sont astreints à cette formalité. Arrêté annulé : renvoi devant le conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 598.

— (4) Factage. — Déblais. — Cahier des charges. — Interprétation. — Recours pour excès de pouvoirs. — Voie parallèle. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, factage des marchandises en grande vitesse à Paris.*) — Une compagnie de chemin de fer n'est pas recevable à déférer directement au Conseil d'Etat pour excès de pouvoir, un arrêté par lequel le ministre des travaux publics, par application du cahier des charges de la compagnie, a fixé le délai dans lequel le factage des marchandises devait être opéré dans Paris. — Le conseil de préfecture est juge des difficultés qui s'élèvent au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du cahier des charges des compagnies de chemins de fer. — (*C. d'Et.*), 312.

— (5) Garantie d'intérêts. — Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. — Nouveau réseau. — Décret portant approbation de travaux complémentaires. — Recours contentieux et excès de pouvoirs : non recevabilité. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. Travaux complémentaires sur le nouveau réseau*). — Recours parallèle. — La disposition d'un décret portant approbation de divers travaux complémentaires à exécuter sur le nouveau réseau d'une compagnie, qui déclare que « en cas d'insuffisance de ressources prévues par la convention du 3 juillet 1875, la présente autori-

VOIRIE (Grande) (*suite*) : par l'exécution d'office de l'ordre de l'officier (1re esp.) — L'ordre donné par l'officier de port peut être verbal (1re esp.) — Le capitaine qui, malgré les injonctions de l'officier de port, dispose son navire de manière à gêner les mouvements du bâtiment voisin et à lui causer un dommage, commet une contravention de grande voirie. — En l'absence de pénalité prévue par les anciens règlements, le capitaine est seulement condamné aux frais du procès-verbal (2e esp.) — La disposition de l'article 12 du règlement du port de Bordeaux, qui dispose qu'on ajoute vingt-quatre heures aux délais de chargement et de déchargement, quand le navire a besoin de prendre du lest pour se tenir debout, ne fait pas obstacle au droit des officiers de port, chargés de la direction du mouvement des navires, d'apprécier sous leur responsabilité, s'il y a lieu d'accorder cette prorogation de délai (1re esp.) (*C. d'Et.*), 292.

— (4) Domaine maritime. — Rivage de la mer. — Enlèvement de gravier. — — Contravention. — Relaxe. — (*Sieur Marchesseau*) — Le fait seul d'enlever des matériaux sur les dépendances du domaine public maritime ne constitue pas une contravention à l'ordonnance d'août 1681, en dehors de toute circonstance de nature à porter préjudice à la navigation. — Ce fait n'entraîne pas l'application de la loi du 29 floréal an X, si aucun dommage n'est allégué. — En cas d'inobservation des dispositions de l'arrêté préfectoral, réglementant l'extraction de sable sur le rivage de la mer, la répression de cette contravention n'appartient pas au conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 560.

V. *Canaux.*

— (1) Canaux de navigation. — Déversement dans un canal de résidus industriels. — Contravention. — (*Ministre des travaux public contre sieur Schotsmans.*) — Le déversement dans un canal de navigation (dans l'espèce le canal de la Deule) de vinasse non purifiées et non décantées, ayant eu pour effet de causer un envasement, de nature à en altérer et à en embarrasser le lit, constitue une contravention de grande voirie alors même que ces déversements n'auraient pas été considérables. — (Arrêt du conseil du 24 juin 1777, article 4.) (*C. d'Et.*), 82.

— (2) Canaux de navigation. — Contre-fossé. — Eboulement de terres. — Compagnie de chemins de fer. — Contravention. — Compagnie concessionnaire. — Compagnie exploitante. — — Conventions de droit commun. — Compétence. — (*Compagnie des chemins de fer du Nord-Est.*) — Décidé qu'une compagnie concessionnaire, en déposant des terres le long du contre-fossé d'un canal de navigation, qui ont amené un éboulement et comblé partiellement ce contre-fossé, a commis une contravention de voirie. Condamnation à l'amende et aux frais de réparation. — La circonstance que l'exploitation de la ligne du Nord-Est a été cédée à la compagnie du Nord n'a pu avoir pour effet de rendre celle-ci responsable de la contravention alors que la cession est postérieure à la contravention. — L'obligation imposée à un usinier de curer le contre-fossé du canal au droit de ses usines ne s'étend pas à l'enlèvement de terres provenant d'un éboulement. — Le Conseil d'Etat n'est pas compétent pour apprécier le sens et fixer la portée d'une convention passée entre deux compagnies concessionnaires de chemins de fer, pour l'exploitation d'une ligne (*C. d'Et.*), 157.

— (3) Canaux de navigation. — Canal de la Haute-Deule. — (*Ministre des travaux publics c. compagnie des mines de Meurchin.*) — La dégradation des digues d'un canal de navigation, résultant des travaux d'exploitation du tréfonds exécutés par une compagnie concessionnaire de mines, constitue une contravention de grande voirie. — Arrêt du Conseil du 24 juin 1777 (art. 11). — En conséquence cette dernière peut être condamnée à la réparation complète du dommage causé audit canal, lorsqu'il est établi que ses travaux ont été la cause unique des dégradations. — Vérification. — La vérification administrative confiée à un ingénieur en chef des mines n'est pas soumise aux formes exigées pour les expertises. — En conséquence il a pu être régulièrement procédé sans convoquer les ingénieurs du service intéressé. *Frais* de la vérification mis à la charge du contrevenant (*C. d'Et.*), 184.

FIN DES TABLES DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.